A Big Job Ahead

By HENRY I. HARRIMAN

President, U. S. Chamber of Commerce



Reprinted from M[illegible] 1934 Nation's Business

Minister for Foreign Affairs,

México.

A Big Job Ahead

By HENRY I. HARRIMAN President, U. S. Chamber of Commerce

A DREAM of the Nineteenth Century promises soon to become a reality. An Inter-American Highway from Alaska and the Dominion of Canada on the north to Chile, the Argentine and Brazil on the south is now having its gaps filled in on the maps and plans of the engineers. At many points along the way graders and steam shovels are already at work forging links in this chain of commercial, social and political relationship between the peoples of two continents.

More than 12,000 miles in length from north to south, this will be the first highway ever to connect great inhabited areas of the northern and southern hemispheres.

Of the total length, 4,500 miles are now passable by automobiles in all weather, chiefly in Canada, the United States, Mexico and Panama, with sections in Alaska, Costa Rica, Salvador, Guatemala, Colombia and Brazil. In the other Central and South American countries, all-weather roads represent an insignificant mileage. Highways passable in dry weather, however, cover the greater part of the international highway route.

But mud is not the only obstacle to through traffic. Gaps now impassable to motor vehicles will call for 1,200 miles of entirely new construction in northern Canada and Alaska, 350 miles in southern Mexico, 160 miles in Costa Rica and 25 miles each in Nicaragua and Panama. South of the Canal Zone, in Colombia, lies a formidable gap of more than 400 miles entirely through jungle before connection is made with the highway system on the plateau of central Colombia and northern Ecuador. The only other important gap on the main north and south route in South America is one of about 150 miles in the southwest part of Ecuador in the vicinity of Guayaquil.

The South American portion of the highway offers a great variety of scenery—in the jungles of Colombia and Brazil, the seacoasts of Peru and Chile, among the magnificent heights of the Andes and on the broad expanse of the Argentine pampas. A thousand miles of this highway will be at elevations between 5,000 and 10,000 feet.

At the south end of Peru, midway between Panama and the Straits of Magellan, lies the future main junction point of South America's highways. Here converge the boundaries of Peru, Bolivia and Chile, famous through the Tacna-Arica controversy. From this junction point, the main stem of the international highway continues south through Chile to Santiago, while a major branch, now largely impassable, will lead across the Andes to Bolivia, southern Brazil and the great city of Rio de Janeiro, with a secondary branch southward east of the Andes to Buenos Aires and Montevideo.

These South American travel routes have given us fascinating stories of exploration. From the accounts of such pioneers as Franck, Veatch, Squier, Shunk, Courteville and Tschiffelly, and from his own travels on road work in South America, E. W. James of the U. S. Bureau of Public Roads has pieced together the best available information to supplement the road surveys made by South American Governments.

He tells us, for example, that a party with motor truck made the trip on the projected route from Rio de Janeiro through Bolivia over the Andes into Peru in spite of the 100 mile gap, impassable for wheeled vehicles, between Santa Cruz and Cochabama, Bolivia. It took a month to cover this 100 miles. The motor truck had to be knocked down and carried on mule back, the rivets being taken out of the chassis to disassemble the parts into small enough loads.

Roadless territory in Ecuador

IT IS recorded that two automobiles have, on their own wheels, made the 2,500 mile trip along the west coast from Santiago, Chile, to the north tip of Peru but they did not even attempt to traverse the roadless territory in southern Ecuador. Farther north, however, it is now practicable in good weather to drive from central Ecuador northeasterly through Colombia and Venezuela to the port of Caracas on the Caribbean Sea, a distance of 1,500 miles. In the vicinity of Bogota, Colombia, some 400 miles of this route is passable in any weather, the longest continuous stretch of improved highway in South or Central America, except for an approximately equal mileage in the vicinity of Rio de Janeiro.

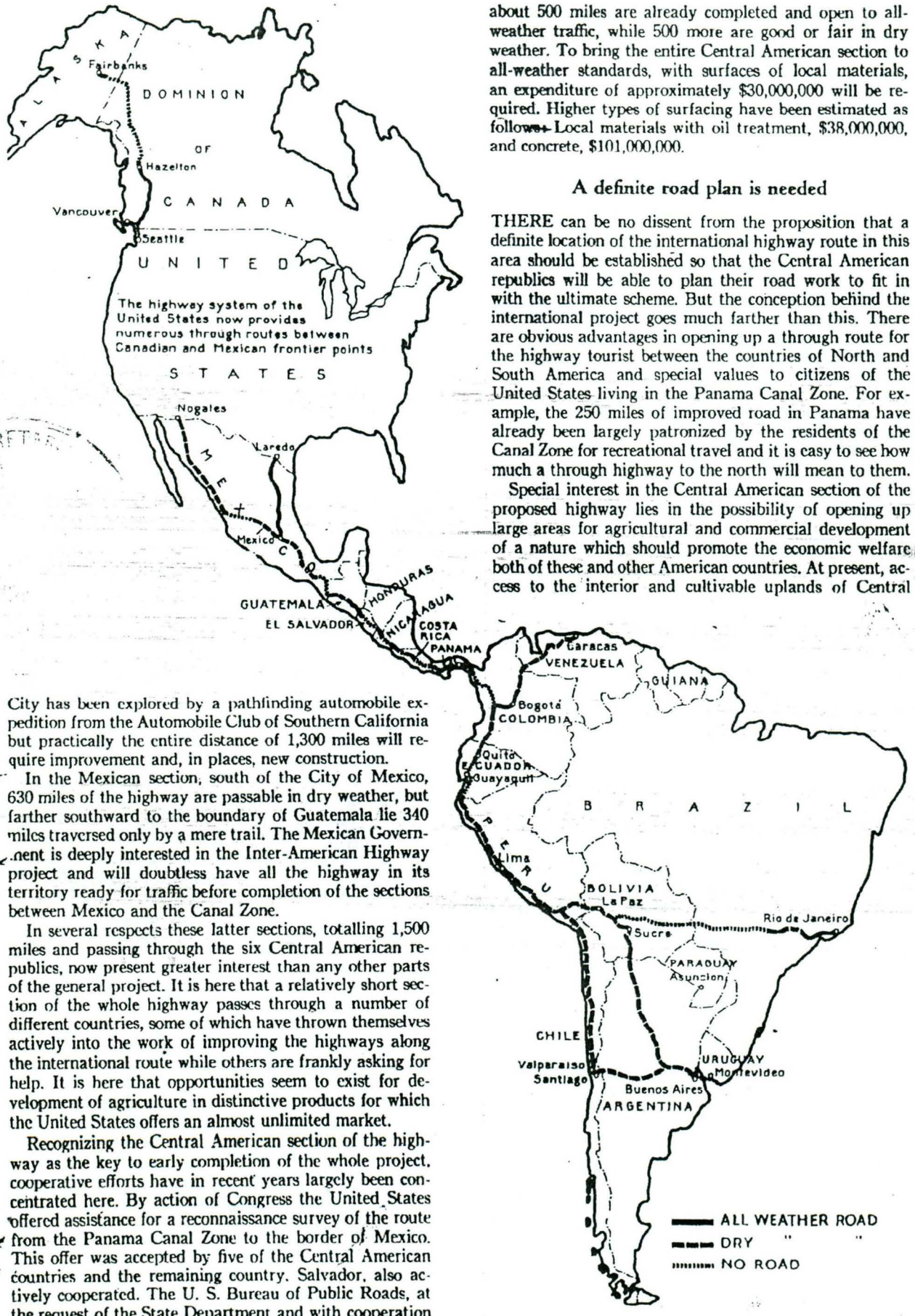
From this brief review and from the map on page 57 it will be seen that the main problem of the Inter-American Highway in South America is one of rebuilding about 5,000 miles of dry weather roads to all-weather standards and constructing something more than 1,500 miles of new highway. To date there has been no survey or estimate of cost for the work in the southern continent.

At the other extremity of the Inter-American Highway, in Alaska, we find, between Fairbanks and the Canadian border, 90 miles of road completed and 180 of new construction needed at an estimated cost of $2,000,000. In the Canadian section, from the Alaska border to Hazelton, British Columbia, 100 miles of completed road and 1,000 miles of new construction are required with estimated cost of $12,000,000. From Hazelton to Vancouver and Seattle, 880 miles, the road is completed mostly with gravel surface and is passable at all seasons. Located east of the Coast Range Mountains the highway in Canada and Alaska will avoid the excessive snowfall prevailing nearer the Pacific Ocean and no serious difficulty is anticipated in keeping it open in winter.

In the United States there are so many major north and south highways that none have been particularly designated as through routes to connect with the two great Mexican branches of the Inter-American Highway—one from Laredo to Mexico City and the other from Nogales, skirting the Gulf of California, to Mexico City. South of Mexico City the two international highways are merged.

The Mexican Government, with a well organized body of Mexican engineers, has pushed construction from Nuevo Laredo on the Rio Grande to Mexico City so rapidly that the total distance of approximately 800 miles is to be open to traffic in all weather before the end of this year, according to the San Antonio (Texas) Chamber of Commerce which conducts periodic logs of this road. The western route from Nogales to Mexico

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
MEXICO



The 12,000 mile highway connecting North and South America will open areas now inaccessible

City has been explored by a pathfinding automobile expedition from the Automobile Club of Southern California but practically the entire distance of 1,300 miles will require improvement and, in places, new construction.

In the Mexican section, south of the City of Mexico, 630 miles of the highway are passable in dry weather, but farther southward to the boundary of Guatemala lie 340 miles traversed only by a mere trail. The Mexican Government is deeply interested in the Inter-American Highway project and will doubtless have all the highway in its territory ready for traffic before completion of the sections between Mexico and the Canal Zone.

In several respects these latter sections, totalling 1,500 miles and passing through the six Central American republics, now present greater interest than any other parts of the general project. It is here that a relatively short section of the whole highway passes through a number of different countries, some of which have thrown themselves actively into the work of improving the highways along the international route while others are frankly asking for help. It is here that opportunities seem to exist for development of agriculture in distinctive products for which the United States offers an almost unlimited market.

Recognizing the Central American section of the highway as the key to early completion of the whole project, cooperative efforts have in recent years largely been concentrated here. By action of Congress the United States offered assistance for a reconnaissance survey of the route from the Panama Canal Zone to the border of Mexico. This offer was accepted by five of the Central American countries and the remaining country, Salvador, also actively cooperated. The U. S. Bureau of Public Roads, at the request of the State Department and with cooperation from the Department of Commerce, conducted the reconnaissance survey between 1930 and 1933, assisted by the highway engineers of the countries concerned.

Of the 1,500 miles of the highway in Central America about 500 miles are already completed and open to all-weather traffic, while 500 more are good or fair in dry weather. To bring the entire Central American section to all-weather standards, with surfaces of local materials, an expenditure of approximately $30,000,000 will be required. Higher types of surfacing have been estimated as follows: Local materials with oil treatment, $38,000,000, and concrete, $101,000,000.

A definite road plan is needed

THERE can be no dissent from the proposition that a definite location of the international highway route in this area should be established so that the Central American republics will be able to plan their road work to fit in with the ultimate scheme. But the conception behind the international project goes much farther than this. There are obvious advantages in opening up a through route for the highway tourist between the countries of North and South America and special values to citizens of the United States living in the Panama Canal Zone. For example, the 250 miles of improved road in Panama have already been largely patronized by the residents of the Canal Zone for recreational travel and it is easy to see how much a through highway to the north will mean to them.

Special interest in the Central American section of the proposed highway lies in the possibility of opening up large areas for agricultural and commercial development of a nature which should promote the economic welfare both of these and other American countries. At present, access to the interior and cultivable uplands of Central

America, which range from 1,500 to 5,000 feet in elevation and rise to 10,000 feet in Guatemala, is mainly by steamer to the ports and thence by rail, highway or airplane. The Pan American Airways, however, provide service throughout the length of Central America paralleling the future line of the Inter-American Highway on the Pacific slope of the divide.

The routes via the ports will doubtless remain the great channels for transportation of freight and for a large part of the passenger traffic. With completion of the highway the several countries are expected to build additional short spurs to the ports or connect up and improve existing laterals. Those who have studied the influence of highways in the development of new areas thus see in the Inter-American Highway a great potential force for the stimulation of agricultural and other development for which the region is specially adapted but which is as yet developed only to a limited degree because of the absence of communication.

The Bureau of Public Roads' survey points out that Central America's lands and climates are suited for production of

Rice, tea, cinnamon and other spices and condiments, camphor, quinine and other medicinals and drugs, rubber, copper, many palm-nut and vegetable and essential oils, varnish, gums such as copal, wool, abaca, hemp, and insecticide plants.

The United States now depends upon distant sources for its major supply of many of these commodities; in some cases we rely upon a single country for our principal supply. With expanding world requirements, is it not logical that the United States should have a mutual interest with the Central American countries in the development of these resources? At present the principal products of the Central American countries are coffee and bananas. From their point of view it would seem, as we have found it in the United States, to be most desirable to get away from the one crop status and to develop diversification of agriculture.

Transportation is now costly

IN SUMMING up the economic studies made with cooperation of the U. S. Department of Commerce, the Bureau states:

Although these countries, and the Caribbean region in general, have been regarded as high-production-cost areas, the cause of this is traceable primarily to lack of cheap transportation, and not to any inherent difficulties of resources or man-power. Adequate highway systems connecting with the present short water hauls will do much to remedy existing deficiencies. These considerations, of course, apply chiefly to agriculture, which will doubtless be the dominant characteristic of this region for centuries to come; yet they have significance also in respect to lumbering, with vast hardwood forests thus far undeveloped, and to mining, with mineral resources whose extent is still undetermined.

As means for obtaining revenues as a basis for financing the highway, in addition to those which may be expected from the increased wealth resulting from the improvement, there are important possibilities of direct revenues through gasoline taxes, charges for concessions for service to the traffic on the highway and increment in value of public property along the route.

The Chamber of Commerce of the United States has for many years realized the potentialities of the Inter-American Highway and the membership have on several occasions declared its support for the program. The Chamber, together with many of the chambers of commerce in Central and South America, has actively cooperated in furthering its progress.

A survey for location

THE next step should be a definite location survey of the Central American project and a reconnaissance survey of the proposed South American route from the Canal Zone southward to Chile, Argentine and Brazil. Whether or not large scale financing for immediate construction is attempted, the definite location survey will be of inestimable value as a guide to the future road programs of each country, while the reconnaissance survey of the route into and through South America would give some preliminary ideas as to the total cost and possibilities of early construction.

At the Conference of the Pan American states at Montevideo a representative of the United States said, "President Roosevelt has indicated that the Congress of the United States might well give favorable consideration to a recommendation that the United States bear the immediate and initial expenses for the survey of a highway throughout both the North and South American Continents, the other interested Governments to be requested later to share in the cost of the project."

Such a survey, it is understood, would cost about $500,000.

When the surveys are finished, the question will doubtless arise whether the United States should in some way assist in financing the construction—not as a gift or contribution but as a paying investment of value in stimulating our trade and with its return covered from prospective revenues from gasoline taxes, service concessions and increased land values.

Progress on this big job ahead, with its manifold possibilities of economic, social and political value to both continents, seems to rest largely on the initiative of our Government.



26

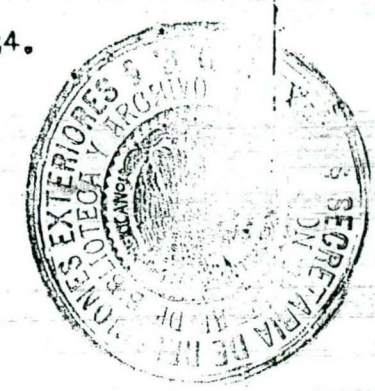
TRADUCCION.

Copia: ABW.88.
Comp.

DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA

WASHINGTON.

20 de agosto de 1934.



Al H.Secretario de Estado,

Estimado señor Secretario,

El 73er Congreso aprobó dos Leyes que disponen la continuación del Proyecto de la Carretera Inter-Americana. La primera de estas,(Pub. No. 393),autoriza un gasto que no exceda de Dls. 75.000, del fondo administrativo, constituido legalmente conforme a la Ley Federal de Ayuda para Carreteras y sus reformas. La segunda (Pub. No. 412), presupuestó Dls. 1000,000, sujeto al criterio del Presidente, tanto para trabajos de medición, como para construcciones, o ambos, bajo ciertas condiciones de cooperación por parte de los Gobiernos interesados.

Este proyecto ha estado bajo consideración desde hace más de una década habiendo sido presentado por prime-

ra vez en la Quinta Conferencia Internacional de Estados Americanos en Santiago de Chile, en el año de 1923. Después de diversas nuevas declaraciones hechas por corporaciones internacionales de carácter oficial, en las cuales estuvo representado este país, fué autorizada la participación activa de los Estados Unidos, por las Resoluciones Públicas No. 40 - 70º Congreso, del 4 de mayo de 1928 y No. 104 - 70º Congreso del 4 de marzo de 1929. La segunda de estas resoluciones autorizaba el gasto de la cantidad de Dls.50,000, con el fin de permitir que el Secretario de Estado cooperase con las diversas Repúblicas Latino-Americanas para hacer los reconocimientos preliminares, así como los estudios económicos y otros necesarios para desarrollar la posibilidad de una ruta, y calculos del costo de una posible carretera Inter-Americana.

De acuerdo con esta autorización, el 71er Congreso destinó la suma de Dls. 50,000 en la primer Ley de Deficit, del Año Fiscal de 1930, aprobada el 26 de marzo de 1930 (Pub. No. 78). Conforme a esta autorización el Secretario de Estado un convenio por medio de memorandum el 24 de febrero de 1931, con este Departamento, para llevar a cabo los reconocimientos y estudios preliminares necesarios, y la preparación de un informe para el Congreso por la Oficina de Caminos Públicos. Este trabajo se terminó, y el 25 de enero de 1934, transmití al Secretario de Estado tres ejemplares manuscritos del citado informe, habiendo el Congreso ordenado su impresión como documento público (Res. del Sen. 271 - 73er Congreso

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECAS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

2º Periodo de Sesiones),

A continuación de la autorización de un crédito, el 4 de marzo de 1929 (Res.Púb. No. 104 - 70º Congreso),se celebró en Panamá, por invitación del Gobierno de dicha República, una conferencia general entre los países interesados, situados entre el Istmo y los Estados Unidos; y de esta Conferencia surgió la Comisión de Carreteras Inter-Americana, de acuerdo con la siguiente resolución aprobada en el Tercer Periodo de Sesiones de la Conferencia, el 8 de octubre de 1929:

PRIMERO: - Recomendar a la Unión Panamericana,por conducto de la Confederación Panamericana,para Fomento de Carreteras, que nombre una Comisión compuesta de 3 a 8 miembros, que serán designados para integrar la Comisión Inter-Americana de Carreteras. Los Gobiernos interesados podrán estar representados por Delegados nombrados por ellos.

Esta Comisión se reunirá todas las veces que fuere necesario y podrá trabajar estando presentes la mayoría de sus miembros.

La Comisión Inter-Americana de Carreteras dará principio a sus trabajos lo más pronto posible. La Comisión rendirá informes detallados del resultado de sus trabajos, y se entregarán copias de dichos informes a cada uno de los Gobiernos interesados.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECA Y ARCHIVO
MEXICO, D. F.

SEGUNDO: - Recomendar a los Gobiernos de las Repúblicas de Panamá, CostaRica, Nicaragua, Salvador , México y los Estados Unidos de America, que cooperen con la Comisión Inter-Americana de Carreteras y facilite los trabajos de esta, suministrando todas las facilidades posibles para los trabajos que se ejecuten en cumplimiento de su misión; dicha ayuda se prestará por medio de Ingenieros, Ayudantes, medios de transporte, subsistencia, etc.

TERCERO: - Recomendar a la Unión Panamericana, que tan luego como llegue el momento favorable y todas las veces que lo justifiquen las circunstancias, promueva Juntas de representantes debidamente acreditados por los países interesados en la Carretera Inter-Americana, con el fin de que puedan celebrar cualesquier convenios internacionales en cada caso, tomando como base para ello los trabajos ejecutados previamente, así como los informes presentados por la Comisión Inter-Americana de Carreteras.

CUARTO: - Pedir a la Unión Panamericana que obtenga por conducto de la Comisión Inter-Americana de Carreteras o por otros conductos, los datos aproximados que resulten de un probable cálculo preliminar, relativo al costo probable de las Carreteras en cada República Centro-Americana, con el fin de que puedan ser tomados en consideración los problemas financie-

ros simultáneamente con los estudios técnicos.

Fueron nombrados miembros para esta Comisión, por los diversos países con excepción de México, pero incluyendo los Estados Unidos, y el objeto de esta resolución sirvió para obtener la cooperación valiosa de los diversos Gobiernos para los trabajos de reconocimiento.

Los Comisionados trabajaron sin remuneración, y los Miembros por parte de los Estados Unidos fueron: Thomas H.MacDonald, Jefe, Dirección de Caminos Públicos; El H. W.R. Ely, entonces Presidente del Departamento de Carreteras del Estado, Texas; el señor J.Walter Drake, ex-Secretario Auxiliar de Comercio; y el señor Harry Chandler, editor, " Los Angeles Times ".

En marzo de 1931, la Comisión Inter-Americana de Caminos celebró una Junta en Panamá, mientras estaban en progreso los trabajos de medición. En esta Junta la Comisión perfeccionó su organización, eligiendo al señor Tomás Guardia, Ingeniero en Jefe de la Junta Central de Caminos de Panamá, como Presidente y al señor Thomas H.Mac Donald, Secretario Tesorero.

Desde esa fecha no se ha vuelto a celebrar Junta alguna, estando pendiente la terminación del informe y las posibles resolucicnes de los diversos Gobiernos.

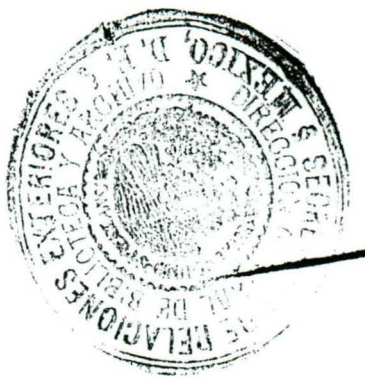
El 7 de abril de 1934 una Conferencia de los Estados de Centro-America, celebrada en la ciudad de Guatemala, aprobó la resolución siguiente:

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES MEXICO, D.F. DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS CONSULARES Y DIPLOMATICOS BIBLIOTECA

La Conferencia, reconociendo la importancia que la gran obra conocida como Carretera Pan Americana tendrá en el desarrollo de las relaciones mútuas entre los países de Centro-America, insta a los Gobiernos de las cinco Repúblicas para que lleguen a un acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos, ya sea directamente o bien mediante el nombramiento de comisiones con el fin de llegar a un convenio relativo a la manera más rápida y más eficiente de completar la parte que interesa a dichos países.

En junio del presenta año, el Congreso de los Estados Unidos dispuso la continuación de las actividades respecto del proyecto, de acuerdo con lo indicado en el párrafo primero de esta carta.

En vista del desarrollo que ha venido teniendo este proyecto, soy de opinión que actualmente sería conveniente dar los pasos necesarios para procurar atraer el interés del Gobierno de México hacia este asunto, con el fin de que todos los países que estén materialmente interesados en el proyecto puedan cooperar. Las razones son evidentes; México es nuestro vecino más cercano y es el país más grande en el mencionado camino. Prácticamente la mitad del número total de las millas que hay de los Estados Unidos a Panamá, está dentro de su territorio. En la Primer Conferencia de Panamá en el mes de octubre de 1929, comunicó México por carta su interés en principio, pero no envió ningún delegado, diciendo



Minister

que los planes de la Comisión Nacional de Carreteras proyectaban un camino a través de ese país desde la frontera de los Estados Unidos hasta Guatemala, que dicho Camino ya estaba trazado en gran Extensión y construido en parte, y sería un eslabón en cualquier proyecto de Carretera Inter-Americana. Desde esa fecha, según los informes oficiales, el Gobierno de México ha continuado activamente los trabajos de construcción.

De consiguiente es muy conveniente la cooperación activa de México en el proyecto.

En vista de lo anterior, considero que debería hacerse una reorganización de la Comisión Inter-Americana de Carreteras, con representación de México en la misma, reconsiderando a todos los miembros y haciendo que la integración de la Comisión responda a las administraciones actuales. Por medio de una Comisión de esta naturaleza los diversos países podrán tomar parte activa en el proyecto.

Por lo tanto me permito sugerir, que el Departamento de Estado se dirija al Gobierno de México respecto de este asunto, con el fin de averiguar si dicho Gobierno se interesaría en unirse a los Estados Unidos, a los cinco Países Centro-Americanos y a Panamá para ayudar en la reorganización de la Comisión Inter-Americana de Carreteras, y en estar representado en la misma, con el fin de que pueda considerarse la posibilidad de celebrar una Junta general de la Comisión reorganizada en una fecha próxima, para considerar y planear nuevos trabajos relativos al proyecto.

De Usted sinceramente

(Firmado) W.R.GREGG
Secretario Interino.

ENE 14 1935

EES/ees.

TRADUCCION.

PARA LA PRENSA. 22 de junio de 1934.

ENTREGA CONFIDENCIAL PARA SU PUBLICACION EN LOS PERIODICOS DE LA MAÑANA DEL SABADO 23 DE JUNIO DE 1934. NO DEBERA SER PUBLICADO ANTES, NI CITADO O USADO DE MANERA ALGUNA.

DECLARACION DEL SECRETARIO DE ESTADO.

El Congreso ha destinado la suma de Dls. 1,000,000 para que los Estados Unidos puedan cooperar con los diversos Gobiernos, miembros de la Unión Panamericana, con relación al trazo y construcción de la proyectada Carretera Inter-Americana, y además ha autorizado al Secretario de Agricultura a gastar una cantidad no mayor de Dls. 75,000, para proveer lo necesario para la continuación de los trabajos de reconocimiento cooperativos para hacer mediciones de localización, planos, presupuestos, etc.

He sido informado de que se ha hecho un progreso marcado hacia la terminación de los tramos Mexicanos de la Carretera, la que eventualmente proporcionará inter-comunicación por automóvil entre todos los países de los continentes

ENE 14 1935

Minister for Foreign Affairs,

México.

Americanos.

El Gobierno de los Estados Unidos ofreció cooperar con nuestros vecinos del Sur, situados al Norte del Canal de Panamá, en la preparación y trazos de los planos de la carretera proyectada, y este ofrecimiento fué aceptado por todos, con excepción de México y Salvador. Ambos países ya habían dado principio a los citados trabajos y estaban en posición de continuarlos sin ayuda. Sin embargo han conservado relaciones muy amistosas con funcionarios de este Gobierno respecto de todos los asuntos relativos al proyecto, particularmente con respecto al cambio mútuo de informes sobre la carretera.

A medida de que se desarrolle el programa, se espera que la Carretera sea continuada a través de los países situados al Sur del Canal de Panamá, o sea hasta Santiago de Chile; Buenos Aires, la Argentina, y Rio de Janeiro, Brasil, utilizando hasta donde esto sea posible, los caminos ya existentes.

La importancia de una Carretera tal, apenas puede ser exagerada. Promovería por medio del turismo la educación y el comercio, una comprehensión mútua y sentimientos amistosos, como buenos vecinos entre los pueblos, y por lo mismo beneficiaría a todos los países interesados.

De interés inmediato es la noticia de que el

año entrante, o posiblemente antes, México habrá terminado el tramo de Nuevo-Laredo a México,D.F.,de esta gran Carretera, la que no puede menos de acercar más a México y los Estados Unidos en relaciones tanto amistosas,como culturales y comerciales. Estoy muy impresionado por la importancia que esta obra tiene para ellos, y espero poderme permitir el placer de viajar sobre una parte de la nueva Carretera,cuando esté terminada.El tramo de Nuevo Laredo a México,D.F.,según se dice, será adicionado en un futuro no muy lejano con otra Carretera que una a Nogales en la frontera Norteamericana con la ciudad de México. Los tramos Mexicanos de la gran Carretera,la primera que efectivamente una a los dos países, tendrán aparte de sus beneficios obvios y prácticos, una profunda significación. Abrirán al turismo de este país una de las cunas de la historia de America.Al establecer caminos directos,estos harán accesibles para nuestro pueblo los sitios históricos que siempre hemos compartido con ellos espiritualmente como parte de nuestra herencia común de dias pasados,de exploración y colonización de ambos países,prestando de tal manera una significación más profunda a lazos imperecederos.

La proyectada Carretera Inter-Americana,cuando quede terminada, no solamente mejorará las relaciones comerciales y revelará a los turistas escenas interesantes y maravillosas,sino que también en un sentido más amplio, ofrecerá un "Abrete Sesamo" a los corazones comprehensivos de los pueblos de los países de la America del Norte y del Sur.

RECIBIDO
DEC 4 1935

MEXICO SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECA

Número: 1290.

Expediente: 729.1-0/380"43"

EMBAJADA
DE LOS
ESTADOS MEXICANOS

ASUNTO: Sobre el ramal Atlántico-Caribe de la Carretera Panamericana.

La Habana, septiembre 9 de 1943.

6.51.1(72:73)"1981/1R

C. Secretario de Relaciones Exteriores,
México, D.F.

Ref.: Mi oficio número 1168 Expediente 729.1-0/380"43" del 21 de agosto anterior.-

En relación con el oficio de esta Embajada que en antecedentes se cita, me permito enviar a esa Secretaría un nuevo trabajo de la Sociedad Colombista Panamericana, sobre el proyecto del ramal Atlántico Caribe de la Carretera Panamericana, por el interés que pueda tener para nuestra Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
El Encargado de Negocios a.í.

José Gorostiza.-

DE RELACIONES EXTERIORES
MEXICO
OCT 28 1943
OFICIALIA
DIV. DE ASUNTOS POLITICOS
SERVICIO DIPLOMATICO

EDUCACION
CA DE CUBA
L. 344 DE 1939

COLON Y LAS CASAS PERTENECEN A LA AMERICA-HONREMONOS PERPETUANDO SUS GLORIAS.
SIMON BOLIVAR

SOCIEDAD COLOMBISTA PANAMERICANA
BIBLIOTECA PUBLICA PANAMERICANA "HABANA"
HEMEROTECA PUBLICA AMERICANA "COLON"
LA HABANA

Agosto 11 de 1943.

EMBAJADA DE MEXICO - CUBA
ENTRADA
7 de septiembre de 1943
No. 1408
Exp. 380

S.S.José Gorostiza
Encargado de Negocios de México
Vedado

S e ñ o r :

Altamente complacidos por la magnífica acogida dispensada a nuestro llamamiento del pasado Marzo, en relación con la próxima apertura al tránsito internacional de la Carretera Panamericana, y terminados los trabajos preliminares que se precisaban para iniciar simultáneamente los de organización y propaganda en las regiones de las tres Naciones del Nuevo Mundo que les urge viabilizar el Ramal Atlántico-Caribe de dicha Carretera, nos complacemos en informarle que, por acuerdo del Consejo Vial-Coordinador Interamericano, se vá a proceder a la constitución de la correspondiente Comisión Vial Cubana Nacional, la cual tendrá a su cargo exclusivo la atención directa de cuanto en Cuba se relacione con dicho Ramal y los Sub-Ramales Antillanos.

Por el informe que se acompaña, podrá apreciar con toda claridad, si examina las cifras, la razón económica del Ramal Atlántico-Caribe. Son tantas las ventajas y es tan mínimo el esfuerzo conjunto que se necesita para llevarlo a una realidad, que nuevamente le recordamos que es de todo punto necesario movilizarnos de inmediato para evitar los irreparables perjuicios que nos irrogará el quedar a un costado de la Carretera Panamericana que, será en definitiva, la única vía por donde se encauzará -si no existe nuestro Ramal- toda la corriente mercantil entre el Norte y el Centro y Sur del Continente Americano.

Estamos todavía a tiempo y, por ese motivo, es que nos dirigimos nuevamente a cuantos puedan estar interesados en esta obra, para conocer, por su adhesión o sugerencias, las fuerzas reales con que podremos contar en definitiva.

Con mucho gusto enviaremos a las organizaciones y personas que lo soliciten, la traducción que estamos preparando del informe del Ingeniero Sr. E.E. Valentini, sobre el tramo cubano del Ramal.

Lo saludamos con todo afecto y le reiteramos nuestra consideración más distinguida.

Miguel Angel Campa

Miguel Angel Campa
PRESIDENTE

C A R R E T E R A P A N A M E R I C A N A

RAMAL ATLANTICO-CARIBE

Su razón económica: incorporar a la Carretera Principal las Islas del Caribe y acortar distancias entre el Norte y el Sur del Continente, con la consiguiente reducción en la depreciación del material rodante y en el consumo de combustible.

Este Ramal, permitirá a los transportadores unir los Países Antillanos, Centro y Sudamericanos a las Provincias Canadienses y Estados Norteamericanos del Atlántico, en menor tiempo y con un rendimiento de un 40% más, que los que operen por la Vía Principal.

A continuación; distintas distancias continentales y ventajas, en cada caso, que ofrece el Ramal.

DE San Cristóbal, Estado de Chiapas, MEXICO, -donde enlazarán la Principal y el Ramal-, HASTA:	Por la Vía Principal.	Por el Ramal Atlántico Caribe.	Beneficio en favor del transportador.
CANADA			
Ottawa	6.860 Kms.	5.090 Kms.	1.770 Kms
Montreal	6.660 "	4.870 "	1.790 "
EE.UU.DE NORTE AMERICA			
Portland, Me	6.550 "	4.780 "	1.770 "
Boston, Mass.	6.380 "	4.610 "	1.770 "
Albany, N.Y.	6.260 "	4.490 "	1.770 "
Baltimore, Md.	5.715 "	3.945 "	1.770 "
Philadelphia, Pa.	5.810 "	4.110 "	1.700 "
Pittsburgh, Pa.	5.340 "	4.270 "	1.070 "
Buffalo, N.Y.	5.695 "	4.490 "	1.205 "
Cleveland, O.	5.265 "	4.480 "	785 "
Columbus, O.	5.040 "	4.525 "	515 "
Cincinnati, O.	4.930 "	4.685 "	245 "
Detroit, Mich.	5.205 "	4.750 "	455 "
Charleston, W.V.	5.330 "	4.500 "	830 "
Richmond, Va.	5.840 "	3.650 "	2.190 "
Asheville, N.C.	5.800 "	3.500 "	2.300 "
Columbia, S.C.	6.075 "	3.060 "	3.015 "
Atlanta, Ga.	6.410 "	3.085 "	3.325 "
Jacksonville, Fla.	6.930 "	2.570 "	4.360 "

A lo largo de la costa Atlántica del Norte de América, vive una población rica y densa y se agrupan las industrias más importantes del Continente.

Por esos motivos es indispensable la realización del Ramal Atlántico-Caribe de la Carretera Panamericana, que será factor decisivo para fomentar un turismo interamericano efectivo y para facilitar -por ahorro en costos y tiempo- el intercambio de productos y mercaderías entre el Norte y el Centro y Sur de nuestro Hemisferio.

En el Canadá, forzosamente tendrán que utilizarlo, las Provincias de Ontario -3.431,683 habitantes-, Quebec -2.874,225-, New Brunswick -408,219-, Nova Scotia -512,846-, e Isla del Príncipe Eduardo -88,038-; de cuyo total de 7 millones 315,041 habitantes, que significan un 73% de la población del Dominio, se desplazarán -anualmente en aumento- importantes contingentes de personas que necesiten o deseen conocer las ricas regiones del Trópico y del Sur de América.

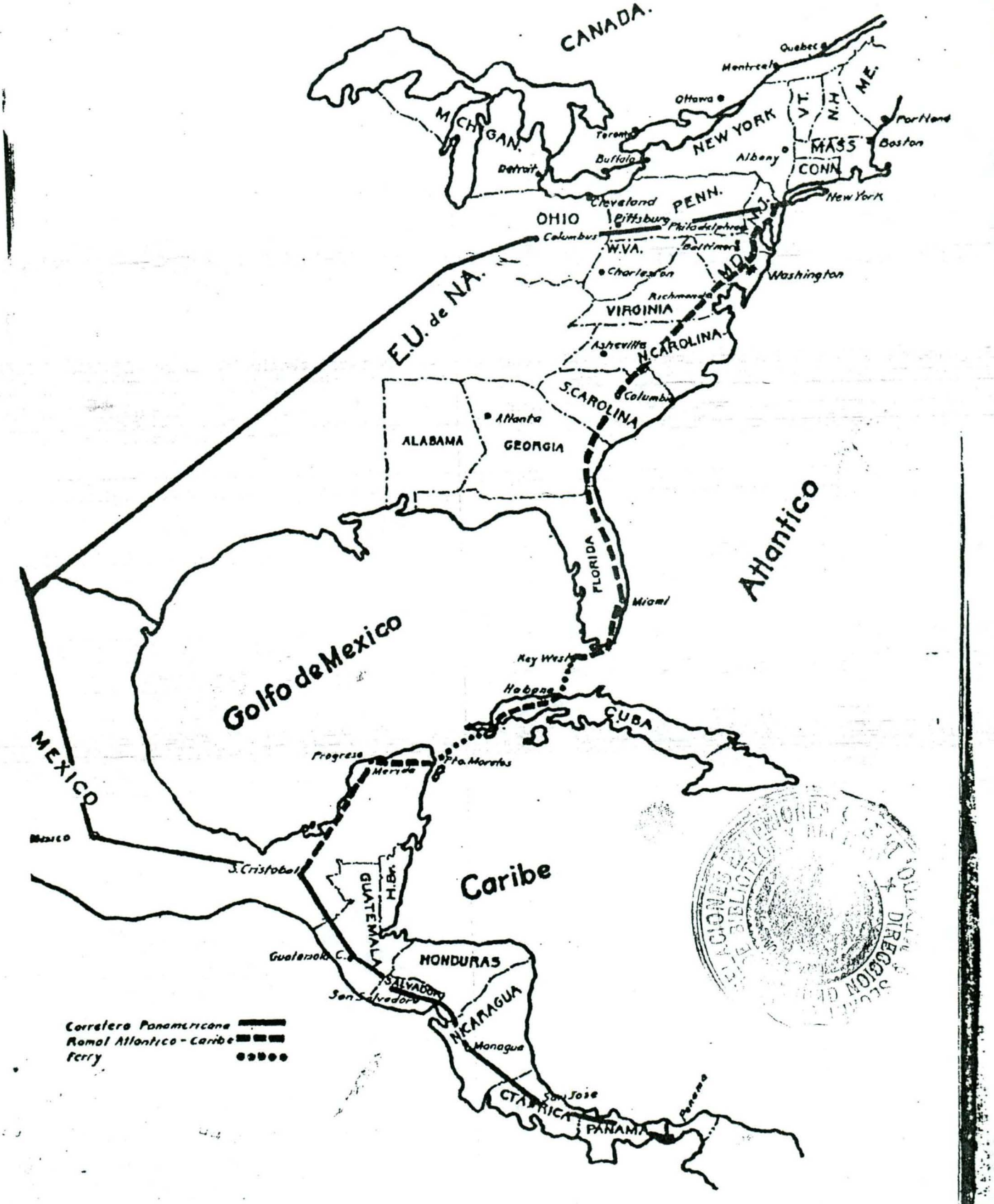
En estas Provincias, que ocupan solamente el 27% de la superficie del Canadá, radica el 80% de su industria, la cual, si dispone de vía apropiada, la exportación que antes de la guerra proyectó hacia Europa y Asia, cuando ésta termine, buscará la reciprocidad en los mercados de Ibero-América, que se convertirán, a la vez, en sus proveedores de materias primas y subproductos. Cuando el Ramal sea un hecho, Canadá comprará en Centro y Sur América, todo el petroleo, azúcar, algodón, frutas, seda, caucho, aceites vegetales, alcoholes, bebidas, pieles, curtientes, tintoreos, arcillas, piedras, etc., que hoy adquiere en otros Continentes.

En cuanto a los ricos, prósperos y poblados territorios de la costa Atlántica de los EE.UU. de Norte América, serán tributarios obligados del Ramal, los Estados siguientes:

New York	Habs.	13,479,142	Virginia	Habs.	2,677,773
Pennsylvania	"	9,900,180	South Caroline	"	1,899,804
Ohio	"	6,907,612	W. Virginia ...	"	1,901,974
Michigan	"	5,256,106	Connecticut ..	"	1,709,242
Massachusetts	"	4,316,721	Maryland	"	1,821,244
New Jersey ..	"	4,160,168	Florida	"	1,897,414
North Caroline	"	3,771,623	Washington ...	"	1,736,191
Georgia	"	3,123,723	Maine	"	847,226
Alabama	"	2,832,961	New Hampshire.	"	491,524
			Vermont	"	359.231

El total de 69 millones 089,859 habitantes que residen en estos Estados, significan casi un 53% de la población continental de la Unión; y como más del 60% de sus manufacturas se encuentran también radicadas en este 15.7% de la superficie territorial de los EE.UU., es indudable que por situación geográfica y agrupamiento, tendrán estos territorios, que utilizar el Ramal, que rápida y económicamente los unirá a las Antillas, Centro y Sudamérica, sus más importantes compradores y proveedores del futuro próximo.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES


CANADA.
Quebec
Montreal
Ottawa
MICHIGAN.
Toronto
Buffalo
Detroit
NEW YORK
VT.
N.H.
ME.
Portland
MASS
Boston
Albany
CONN
Cleveland
PENN.
New York
OHIO
Pittsburg
Philadelphia
N.J.
Columbus
W.VA.
Baltimore
Charleston
MD.
Washington
Richmond
VIRGINIA
E.U. de N.A.
Asheville
N.CAROLINA
S.CAROLINA
Columbia
Atlanta
ALABAMA
GEORGIA
Atlantico
FLORIDA
Miami
Golfo de Mexico
Key West
Habana
CUBA
MEXICO
Progreso
Merida
Pto. Morelos
Mexico
S. Cristobal
GUATEMALA
B.H.
Caribe
Guatemala C.
HONDURAS
SALVADOR
San Salvador
NICARAGUA
Managua
San Jose
CTA. RICA
PANAMA
Panama
Carretera Panamericana
Ramal Atlantico - Caribe
Ferry