

Como se ve la importación de plátano en los Estados Unidos que en el año de 1894 era sólo de la suma de 5,000,000 Dls. en números redondos, en el año de 1910 fué de más de once millones y medio. Bastaría, pues, que Tabasco exportara este producto para que pudiera alcanzar el desarrollo colosal de que es susceptible.

Los limones introducidos á la Unión americana han ido siguiendo un movimiento ascendente, aun cuando en algún año se haya notado una baja. De Dls. 2,000,000 importados en 1898 la cifra llegó á más de 3,000,000 en 1910, habiendo habido dos años en que la importación fué de más de Dls. 4,000,000.

Igual cosa puede asegurarse de las limas porque de Dls. 23,000 que alcanzó la importación en 1898 subió á 43,000 en 1907, último año de que hemos podido obtener detalle.

Hay un dato que comprueba que no debemos tener la competencia de California. Es perfectamente sabido que uno de los productos más ricos y más importados de aquel Estado es la naranja; los plantíos alcanzan á cubrir zonas enormes y sin embargo, aun cuando la producción ha fluctuado bastante, ha habido años en que el valor de la naranja importada ha sobrepasado á Dls. 1,000,000 y aun otros se ha acercado bastante á dicha cifra.

Examinemos ahora cuáles son los sentros abastecedores de frutas para ver si Tabasco puede hacer una competencia eficaz y consideraremos en primer lugar los plátanos, que, como antes hemos dicho, son los que se han venido ya cosechando con mayor éxito en Tabasco.

Conforme al Anuario Estadístico, publicado por el Departamento de Comercio y Trabajo, correspondiente al año de 1910, con el nombre de "Comerce and Navigation," los plátanos se importan de los siguientes países: las Bermudas, Honduras Británicas, Nicaragua, Panamá, México, Indias Británicas, Cuba, Santo Domingo, Brasil, Colombia, y la Guayana Holandesa. Entre estas naciones tienen hoy la supremacía las Indias Británicas, Costa Rica, Honduras, Cuba, Panamá, Nicaragua, Colombia y Honduras Británicas en el orden que se ha indicado, alcanzando Costa Rica una importación, Dls. 1,500,000, Panamá cerca de 1,000,000, cuando México apenas ha logrado llegar á dls. 52,507.

Ahora bien, es indudable que México ha encontrado grandes tropiezos como

se ha dicho, debido á la falta de facilidades para hacer el tráfico, y sin embargo, el aumento de su importación á los Estados Unidos ha sido por extremo notable, puesto que en 1906 apenas se importaron Dls. 5,000,688.

Concluidas las obras de Frontera, las condiciones van á ser muy diversas. La distancia entre este puerto y cualquiera de los puertos de los Estados Unidos que hacen este tráfico principalmente, éstos es, Galveston, nueva Orleans, Baltimore y Nueva York, es infinitamente menor que la que existe desde cualquiera de los otros puntos que hoy hacen el tráfico de plátanos; y siendo ésto así los fletes tienen que ser mucho menos costosos, y es natural que la preponderancia que alcance el plátano de Tabasco dada su excelente calidad sea por extremo considerable.

Sin embargo, hay otro hecho que tiene que favorecer mucho la producción mexicana, y es la baratura de la mano de obra. Los jornaleros en Tabasco ganan hoy como promedio \$0.50 plata, y es indudable que este jornal tan reducido permitirá no sólo la competencia con aquellos lejanos puertos, sino también con Cuba y Puerto Rico, naciones de las cuales la primera exporta en gran cantidad piñas exquisitas que Tabasco también puede producir.

Independientemente de los plátanos hay otros productos que á no dudarlo, puede alcanzar un éxito colosal en los Estados Unidos: el limón que hoy lo importan de diversos puntos de Europa y del Canadá; pero muy especialmente de Italia que remitió en el año de 1910 la considerable suma de Dls. 3,108,589.

Sería dar muy extensas proporciones á este artículo el analizar todas y cada una de las frutas á que antes hacemos referencia; pero los puntos que acabamos de indicar son bastantes á comprobar el inmenso desarrollo de que es susceptible Tabasco.

C. E.

El Canal de Panamá Libre á la Navegación del Mundo.

A continuación se dá un extracto de un artículo del Director General de la Unión Panamericana, John Barrett, en contestación á numerosas consultas que ha recibido y continúa recibiendo de miembros del Congreso de

los Estados Unidos, organizaciones comerciales, periodistas, jefes de compañías constructoras de buques y navieras, y otras personas, solicitando su opinión imparcial sobre la importantísima cuestión de los impuestos de pasaje del Canal, que deberá resolverse en la próxima sesión del Congreso.

Los dictámenes de Mr. Barrett se hallan en su estudio del Canal de Panamá y del comercio panamericano y del Pacífico, estudio que abarca un periodo de dieciocho años, durante el cual ha desempeñado el cargo de Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos en países asiáticos y sudamericanos, con inclusión de Siam, Argentina, Panamá y Colombia, además de haber ocupado durante los últimos cinco años el cargo que ejerce en la actualidad al frente de la Unión Panamericana, organización internacional dedicada al desenvolvimiento del comercio, de la amistad y de la fraternidad panamericanos. Estas declaraciones, como es claro, representan sus opiniones personales solamente; no constituyen ningún acto oficial de la Unión Panamericana.

"El Canal de Panamá, para que resulte de la mayor utilidad práctica para los Estados Unidos, debe ser libre para la navegación y para el comercio, no sólo de los Estados Unidos, sino también del mundo entero.

Una ley que á este efecto dictara el Congreso de los Estados Unidos en sus próximas sesiones, garantizaría el éxito inmediato, completo y permanente de esta vía interoceánica, como una nueva ruta para el comercio internacional y nacional. Esa ley inauguraría, en el mismo día de su aprobación, la mayor actividad en la preparación para el Canal, que el mundo ha conocido en la historia de la navegación y del comercio. Acabaría de una vez con todas las dudas y discusiones con respecto á impuestos de pasaje y á los serios problemas del trato preferencial que se daría á los buques americanos, por cuanto que afectan nuestras obligaciones contraídas por tratado con otros países, obligaría la gratitud de todas las naciones del mundo comercial para con los Estados Unidos, y al propio tiempo proporcionaría á éstos resultados prácticos mucho más beneficiosos que los que pudiera dar una política más egoísta.

Si los Estados Unidos quieren gozar de los mayores beneficios que el Canal de Panamá pudiera producir á su comercio exterior, deben hacer que esta vía in-