

oceánica sea tan libre para los buques e todas las naciones como lo son los Océanos que ha de unir. Las únicas razones válidas que pudiera haber para imponer derechos de pasaje, son, primeramente, la de cubrir el costo del funcionamiento del Canal y el interés del capital invertido en él, y, en segundo lugar, la de proteger los ferrocarriles transcontinentales contra la competencia de un canal libre. Así, pues, si en uno y otro caso pueden derivarse de un Canal libre ventajas equivalentes y correspondientes, ese Canal debiera ser libre. El aumento del tráfico del comercio de los Estados Unidos por un canal libre, será mucho mayor que el que produjera un canal para cuyo pasaje se cobraran impuestos; tanto es así que este aumento en el primer año sería igual á la renta que se pudiera recaudar por tal concepto en el espacio de cinco años; mientras que en diez años el aumento que resultara de un canal libre sobre el que pudiera producir el de pago, resarciría casi doblemente el costo original del Canal.

La base sobre la cual se fijarían los impuestos de pasaje sería el costo del funcionamiento, más el interés del capital invertido. El cálculo oficial del costo

anual es de \$3,000,000. El interés por el costo aproximado del Canal (\$400,000,000 según el cálculo más subido), á un tipo tan bajo como el de tres por ciento, sería de \$12,000,000. Por lo tanto, el impuesto de pasaje debería de producir una renta anual de \$15,000,000 por lo menos. Según cálculos moderados de peritos mercantiles, el tráfico del canal en 1915 ascenderá á 10,000,000 de toneladas, lo que quiere decir que cada buque tendría que pagar \$1.50 por tonelada neta cada vez que atravesara el Canal. Calculando el promedio de cada buque en 3,000 toneladas, el impuesto que tendría que pagar sería de \$4,500 cada vez, derecho que debe añadirse además al costo del flete y que por último debe pagar el consumidor. Que este derecho de... \$4,500 por un vapor de 3,000 toneladas habría de ser un gravamen serio, es patente por el hecho de que esa suma cubriría probablemente, en el caso de un buque ordinario de carga y de velocidad pequeña, todos los sueldos del Capitán y de la tripulación por el viaje y el total de los impuestos por pasajes durante un año por el Canal, sería pues igual á la renta legítima de la inversión que representa el buque y, por lo tanto, esta canti-

dad gastada en derechos de pasaje por el Canal, podría impedir que el buque continuara dedicándose al tráfico á través del Canal.

Según cálculo moderado, basado en informes de peritos mercantiles, un canal libre llevaría en el primer año productos de los Estados Unidos por valor de más de \$75,000,000 de lo que hubiera de llevar un canal de pasaje, cantidad ésta que sería igual al producto de los impuestos necesarios para cubrir los gastos de funcionamiento é interés por un período de cinco años. En esta proporción por espacio de diez años, el aumento en ese período resarciría el costo original total del canal, con inclusión de un interés liberal sobre el capital invertido, ó sean... \$750,000,000. En otras palabras, ¿desperdicirían los Estados Unidos, deliberadamente, una oportunidad para aumentar la venta de sus productos en... \$750,000,000 en diez años, á fin de ganar \$75,000,000 en derechos de pasaje?

Una partida anual de \$3,000,000 para los gastos de funcionamiento del canal es una suma insignificante en relación con el presupuesto anual de \$1,000,000,000 para el mantenimiento del Gobierno de los Estados Unidos; pero un impuesto directo anual de \$15,000,000 en buques y tonelaje, significaría una pérdida anual de \$75,000,000 ó más para el comercio de los Estados Unidos.

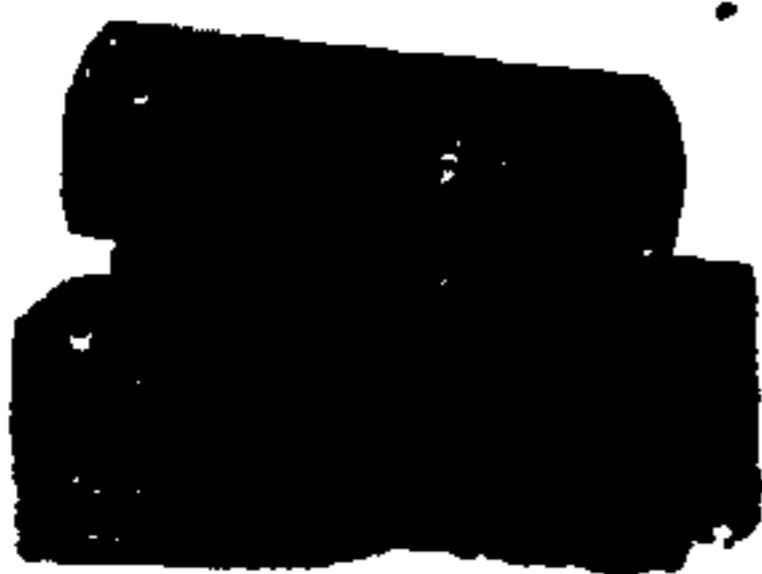
Verdad fundamental é importante que todos deben reconocer es la de que: *los Estados Unidos no construyen el Canal para obtener rentas de los impuestos de pasaje sobre el tráfico. Lo construyen simplemente por razones comerciales y estratégicas.* Comerciales, para abrir una ruta marítima corta entre el Atlántico y el Pacífico; y estratégicas, para poder proteger con su armada, expedita y eficazmente, en caso de guerra inminente ó probable, las costas del Atlántico y del Pacífico. Los derechos de pasaje no tienen nada que ver con el lado estratégico de la cuestión; en caso de guerra, se permitirá ó no se permitirá pasar á los buques, paguen ó no derechos. En cambio, desde el punto de vista comercial esos derechos afectan la cuestión en todos los sentidos.

Además de aumentar el comercio de los Estados Unidos en un período de diez años á cincuenta veces más que el costo del funcionamiento é interés, un canal libre produciría otros resultados admirables. *Destruiría absolutamente toda posibilidad de cualquier forma á me-*



EUREKA GUM CORE

Por más de 20 años ha sido reconocido la mejor empaquetadura empleada en el mundo entero, por los mejores ingenieros.— Es un artículo de duración á precio módico.



EUREKA ESPIRAL

EUREKA SQUARE FLAX.

Se emplea en todos usos y se fabrica en dos calidades: EUREKA BRAND, RIVAL BRAND.

Pídanse Catálogos en Español á la **EUREKA PACKING Co., Sales Dept.**

78-80 MURRAY ST. NEW YORK.



CADA DOLLAR

que invierte Ud. en la empaquetadura, llevando esta marca, representa su verdadero valor comercial.

Su máquina y Bomba desarrollarán más fuerza, duran mucho más y cuestan menos.

EUREKA ESPIRAL

La empaquetadura más conveniente fabricada, 12 pies en una caja; rollos listos para cortar en roldanas para cualquier tamaño de piston desde 1/4 de pulgada arriba.



EUREKA SQUARE FLAX