

nera de monopolio en el tráfico interoceánico. Serviría de estímulo para que todas las compañías de navegación y todos los navieros del mundo construyan, operen ó fleten buques para traficar á través del Canal. Mantendría los precios de carga entre las dos costas de los Estados Unidos á un tipo mínimo, y desarrollaría un tráfico inmenso entre los puertos del Atlántico y del Golfo y los de los Estados de California, Oregon y Washington. Mejoraría en grado máximo las posibilidades comerciales entre los Estados Unidos y la costa occidental de los doce países latinoamericanos, que con sus poderosas y vastísimas riquezas se extiende por 8,000 millas desde México hasta Chile. Llevaría á los puertos de los Estados Unidos y de la América Latina buques de todas las banderas, dando á esos puertos todo género de facilidades de navegación y contribuyendo considerablemente á su prosperidad.

Fomentaría el desarrollo de la marina mercante de nuestras hermanas las Repúblicas latinoamericanas y las haría sentir que el Canal es tanto por el bien de ellas como por el de los Estados Unidos. Sería el único factor eficaz que hubiera de restar considerable proporción del tráfico del Canal de Suez que debiera pasar por el Canal de Panamá, y del tráfico que de otra manera no tomaría la ruta de Panamá en preferencia á la de Suez. Acabaría de una vez con las cuestiones de tratado con países extranjeros, que se suscitan por discriminaciones en materia de impuestos de pasaje contra ellos en el comercio entre los Estados Unidos y el extranjero, y al propio tiempo reportaría todo género de ventajas á los buques americanos dedicados al tráfico de cabotaje entre puertos del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos. En una palabra, significaría desde un principio la diferencia entre un canal de mucho tráfico que realiza considerable volumen de negocios, en beneficio de las industrias de los Estados Unidos, y un canal poco transitado y que realiza pocos negocios, en detrimento de los intereses de todos los Estados Unidos, con la consiguiente desazón de que una vía marítima que cuesta \$400,000,000, produzca tan pocos beneficios.

Por lo que respecta á los ferrocarriles, el argumento que se aduce de que un canal libre perjudicaría seriamente sus negocios, no tiene fundamento razonado. Ese argumento es tan ilógico como el que antaño aducían en el sentido de que sus

líneas no podrían competir con los ríos, lagos y mares—lo que es tan ridículo como decir que los ferrocarriles entre Nueva York y Boston, Nueva York y Nueva Orleans, Seattle y San Francisco, Pittsburgo y San Luis, y Buffalo y Detroit no podrían funcionar con éxito entre esos puntos á causa de la competencia de las líneas fluviales y marítimas. Además de esto, están el crecimiento y desarrollo inevitables y rápidos y la prosperidad adicional de la costa del Pacífico y del Oeste Central, que habrán de resultar del Canal, y que redundarán en beneficio de los ferrocarriles y compensarán con creces en muy pocos años, cualquier pérdida que la apertura del Canal pudiera haberles acarreado al principio. Los ferrocarriles transcontinentales, según los precedentes de evolución económica y según la historia y las tendencias de las condiciones é influencias de transporte, debieran abogar por un canal libre en vez de hacerle oposición. Después de diez años se extrañarán de haber sido ignorantes hasta el extremo de oponerse al Canal, al par que se alegrarán de la nueva prosperidad y crecimiento del país que habrán de resultar de esta ruta.

El que los dos Océanos no se hubieran unido antes en Panamá, fué un error de la Naturaleza, y el Coronel Goethals, apoyado por los Estados Unidos, está ahora haciendo lo que la Naturaleza se olvidó de hacer. ¿Si esto no hubiera sido así, el Canal sería libre para todos los buques y el comercio del mundo. ¿Puede acaso el Congreso de los Estados Unidos oponer su juicio contra esto? ¿Que ejecute ese cuerpo legislativo lo que falta, y la celebración de la apertura del Canal será el más grande acontecimiento internacional que se haya registrado en la historia del Universo!"

Instituto Internacional de Agricultura.

(Boletín de Estadística Agrícola Noviembre de 1911).

Ha salido el número de Noviembre del Boletín de Estadística Agrícola que publica el Instituto Internacional de Agricultura, bajo la dirección del Profesor Umberto Ricci.

Contiene como el del mes pasado, los cuadros de los cereales más importantes con las condiciones ó variaciones hechas para incluir los datos recibidos hasta el día 15.

Las adiciones se refieren sobre todo,

Anglo-American & Mexican Guide

35 Finsbury Square, London, England

Publicación mensual en idioma Inglés, dedicada á los intereses mexicanos y á interesar los financieros y capitalistas Ingleses á los negocios de la República Mexicana.

Precio de Suscripción anual \$2.50.—Anuncios á precios convencionales para venta de propiedades, formación de Compañías para empresas Agrícolas, Minerías, Etc., Etc.

"El Hacendado Mexicano"

RECIBE SUSCRIPCIONES.



AVISO.

THE ARKELL SAFETY BAG.

Recordamos á nuestros hacendados azucareros que tenemos muestras de sacos Arkell, para preservar el azúcar de la humedad y conservarlo absolutamente limpio.

Estos sacos son fabricados con una fibra especial, y se usan como forro para los sacos de yute ordinarios, son de poco costo y de poco peso. se usan también para forrar los barriles conteniendo azúcar de cuadrillos.—Dirigirse á la dirección de este periódico para precios, informes y pedidos

Fondé en 1901

L'Agriculture tropique de Pays chéoués

Publié sous la Direction

de l'Inspecteur Général de l'Agriculture des Colonies françaises.

Etudes et mémoires sur les Cultures et l'Elevage des pays tropicaux. Articles et notes inédits. Documents officiels. Rapports de missions, etc.

avec figures et photographies

Un numéro de 28 pages paraît tous les mois

CHAQUE ANNEE DEUX VOLUMES DE 528 PAGES

Abonnement annuel (Cafon postale) 5 francos.

AUGUSTIN CHALLAMEL, Editeur.

17 rue Jacob PARIS

Sírvanse mencionar **El Hacendado Mexicano** al hacer sus pedidos.