

Monthly Bulletin

OF THE

Bureau

OF

American Republics

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

JOSEPH P. SMITH, DIRECTOR.

SEPTEMBER, 1897.

WASHINGTON, D. C., U. S. A. :
GOVERNMENT PRINTING OFFICE.

1897.

Compañía Americana de Fundidores de Tipos

Capital, \$4,000,000

Esta Compañía posee y tiene en operación las principales fundiciones de tipos de los Estados Unidos, tales como las famosas conocidas con los nombres siguientes: MacKellar, Smiths & Jordan Type Foundry; Jas. Conner's Sons; Boston Type Foundry; Dickinson Type Foundry; Central Type Foundry; Marder, Luse & Co. Type Foundry; Benton-Waldo Type Foundry; Palmer & Rey Type Foundry, etc. El tipo que se fabrica es usado por todos los mejores impresores y en todas las grandes publicaciones de los Estados Unidos. También se vende mucho en la Gran Bretaña, en el Continente Europeo, en el Sur del Africa, en la India y en Australia. La Compañía hace una especialidad de los

Tipos para las Lenguas Española y Portuguesa

Con todos los acentos completos y bien surtidos para el uso de los impresores sudamericanos. Es la única empresa fundidora de tipos que publica un

Libro de Muestras para la América del Sur

En el cual no se encuentra una sola clase de tipo que no se pueda suministrar con sus acentos. Este libro contiene una Lista de Precios en Español. Se hacen descuentos liberales en los precios de todos los artículos contenidos en el libro.

Se invita á todos los impresores y editores á que pidan nuestro Libro de Muestras para la América del Sur, así como la Lista de Precios. Se ruega á los que nos escriban con ese objeto, que pongan su membrete impreso en el papel, á fin de evitar el envío del libro á personas que no lo necesitan.

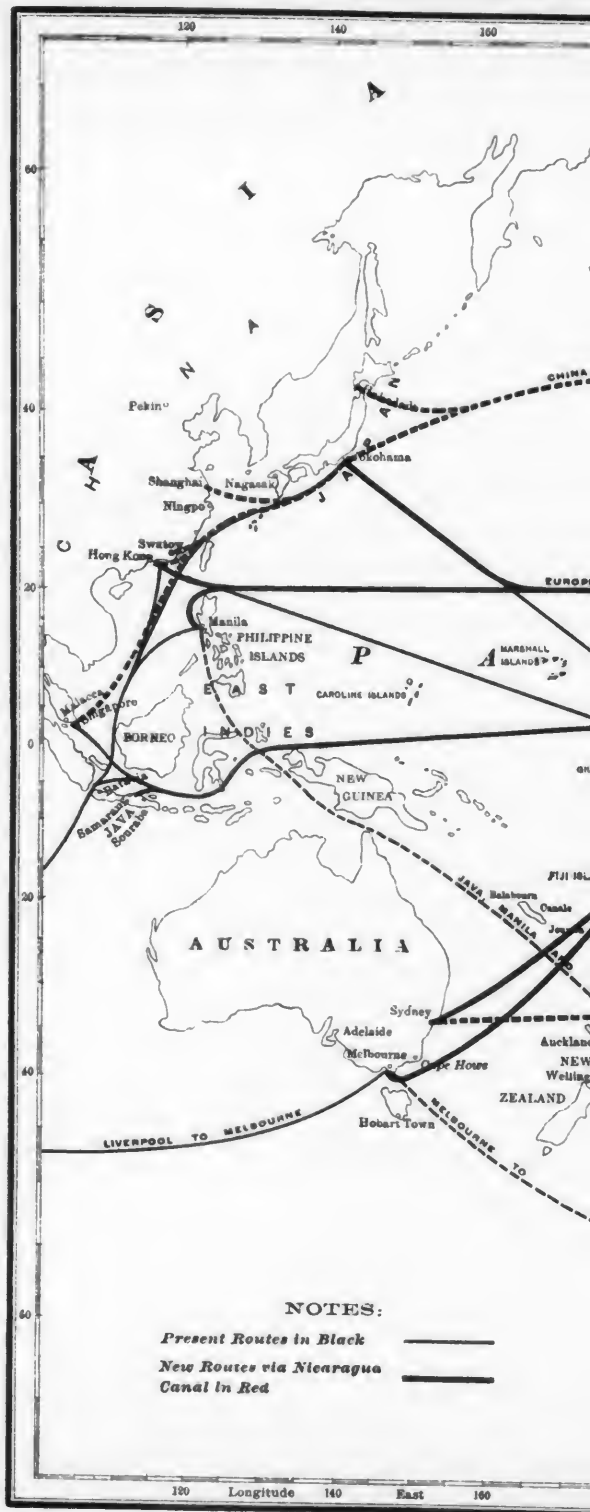
Todas las comunicaciones deben dirigirse así:

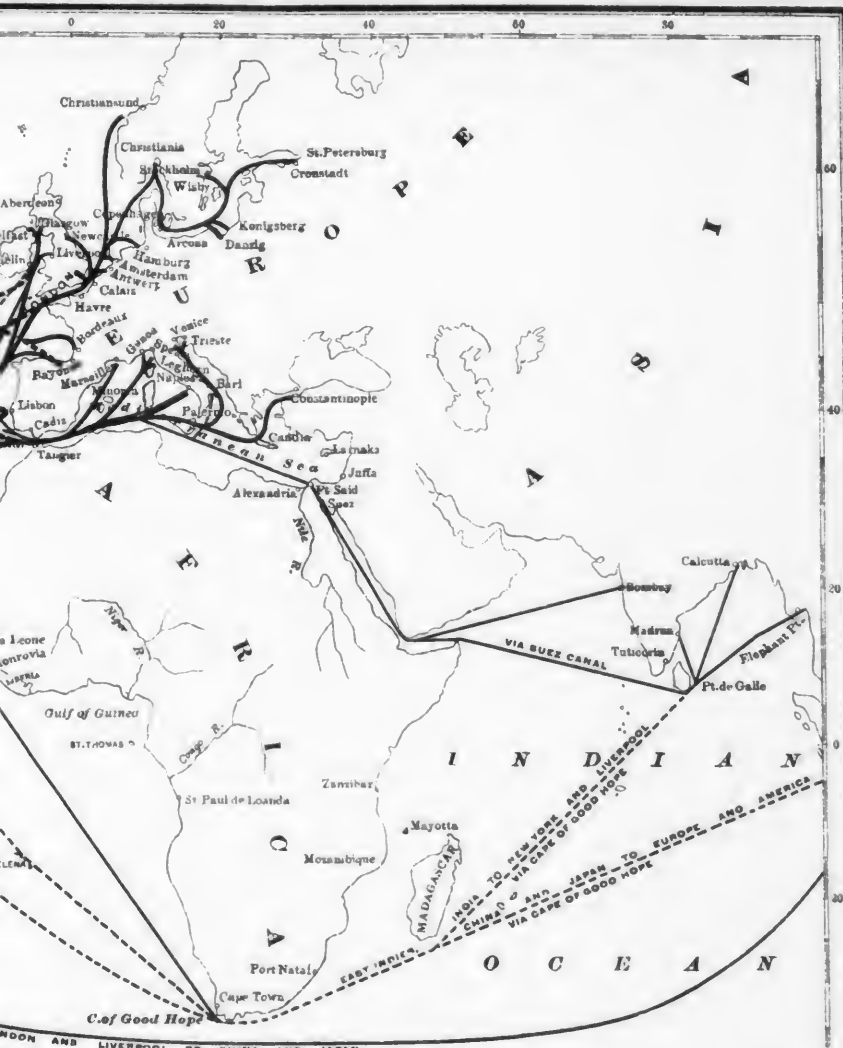
American Type Founders Company

Office of the Export Department, 27 William Street

New York, U. S. A.







Nautical Miles, between Commercial Ports of the World, and Distances Saved by the Nicaragua Canal. Data furnished by the United States Hydrographic Office. Length of Sailing Routes approximate only.

Average C.P.P. Sailing Vessels	Via Suez Canal	Via Nicaragua Canal	Advantage over Sailing Route	Advantage over Steam Route	BETWEEN	Average C.P.P. Sailing Vessels	Via Suez Canal	Via Nicaragua Canal	Advantage over Sailing Route	Advantage over Steam Route
15,860	13,174	4,905	10,733	8,287	New Orleans and San Francisco,	16,000	13,539	4,147	11,653	9,392
	13,835	5,665		8,270	" " Acapulco,		11,980	3,365		9,636
	14,679	6,177		8,362	" " Mazatlan,		12,462	3,915		9,487
	15,766	7,466		8,303	" " Callao,		10,065	2,984		7,021
	11,555	3,045		8,510	" " Valparaiso,		8,905	4,354		4,551
	12,037	3,675		8,365	Liverpool and San Francisco,	15,670	13,494	7,627	7,963	8,067
	13,753	10,692	3,036		" " Acapulco,		11,375	5,765		6,119
	15,275	9,227	6,090		" " Mazatlan,		13,257	6,395		6,862
13,760	12,690	9,062	3,898	2,994	" " Auckland,	12,130	11,919	13,267	1,142	944
12,600	11,699	8,462	4,138	3,137	" " Guayaquil,		10,829	5,247		4,673
15,880	13,290	6,417	7,063	6,873	" " Callao,	9,370	9,960	6,464		3,496
	9,610	3,744		5,866	" " Valparaiso,		8,769	7,739		1,098
	10,390	3,227		7,073	" " Honolulu,		9,137	9,137		4,473
9,430	5,440	5,014	4,409	3,436	" " Yokohama,		13,610	14,506	11,947	2,558
				147	Western Port of Canal to San Francisco					2,700
				2,060	" " " " " " " " " " " "					3,346
				4,780	" " " " " " " " " " " "					3,458
				6,127	" " " " " " " " " " " "					3,867
				4,691	" " " " " " " " " " " "					1,537
				1,300	" " " " " " " " " " " "					7,080

0 30 Longitude 40 East 60 80



MONTHLY BULLETIN
OF THE
BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,
INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V.

SEPTEMBER, 1897.

No. 3

TRADE RELATIONS IN AMERICA. III.*

ISTHMIAN CANALS AS A MEANS OF INTERCONTINENTAL
DEVELOPMENT.

A glance at the accompanying chart of the world, showing the distances saved by a ship canal across the Isthmus of Panama, will convey a vivid impression of the great importance of such an undertaking, and will make clear, at once, the fascination which it has exercised upon the minds of men for many generations. Especially has it been the subject of the best thought of the world's great engineers, since the construction of the Suez Canal has proved the practicability of such an enterprise and has demonstrated its far-reaching consequences to the commerce of the world. It is not, however, our purpose to consider the subject in its relation to the world at large, but the effects, political and commercial, which the building of a canal across the Isthmus would have upon the mutual interests and future growth, on common lines, of the Republics of the Western Hemisphere.

The question of finding a shorter route from the Atlantic to the Pacific than that via Cape Horn has occupied the intellect and ingenuity of seamen, engineers, inventors, political economists, and statesmen ever since the fading of the dream of the Spanish

* The first article of this series was printed in The MONTHLY BULLETIN for July, 1897.

and other early navigators of discovering an open waterway to the East. The problem of overcoming the difficulty of the narrow isthmus connecting the two Continents of America was but partially and ineffectively solved by the building of the Panama Railroad in 1855. The success attending that enterprise, such as it was, served only to stimulate interest in the project conceived by ALEXANDER VON HUMBOLDT, half a century before, of uniting the two oceans by a canal. Various plans were proposed, but it was not until DE LESSEPS, the builder of the Suez Canal, began his stupendous and ill-fated attempt, in 1881, to cut a sea-level canal from Colon or Aspinwall to Panama, at the narrowest part of the Isthmus, that work was actually begun.

In the long discussion which had preceded this initial step, various routes across the Isthmus had been proposed, but the consensus of opinion had by this time settled upon three as the more feasible. These were:

I. The Isthmus of Tehuantepec route, across the narrowest part of Mexico, 134 miles.

II. The Nicaragua route, running from east to west through the southern part of the Republic of Nicaragua, and following the course of the San Juan River and utilizing the waters of Lake Nicaragua, 170 miles.

III. The Panama route, 54 miles.

The Isthmus of Tehuantepec route was practically eliminated, however, because of the great distance of the cutting (over 130 miles) and the enormous expense resulting from the difficulties to be overcome in the nature of the ground. For a time the question of building a ship railway, as urged by the distinguished engineer Capt. JAMES B. EADS, continued to attract attention to this route, and the project still has able advocates: but the construction of a railroad across the Isthmus by the Mexican Government seems to have relegated the Tehuantepec canal enterprise to comparative obscurity. The railroad, however, is likely to be an important contributor to the economy of transit from the Atlantic to the Pacific. The road is broad gauge, and traverses the States of Vera Cruz and Oaxaca, touching Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchil, Tehuantepec, and Salina Cruz. At Coatzacoalcos, it connects with steamers for Gulf ports, Havana, United

States, and Europe: at Tehuantepec, with private conveyance for Oaxaca, Miahutlan, and Pachueta, and at Salina Cruz, with steamers for Tonala, San Benito, and other Pacific Coast ports.

The distances saved between shipping points of the world are shown in the following table, approved by the Mexican Government:

From—	To—	Via Tehuantepec Railway.	Via Nicaragua Canal.	Via Panama Railway.
		<i>Miles.</i>	<i>Miles.</i>	<i>Miles.</i>
New York.....	San Francisco.....	4,925	5,651	6,107
Do.....	Puget Sound.....	5,647	6,524	6,855
Do.....	Sitka.....	6,347	7,113	7,555
Do.....	Bering Straits.....	7,755	8,524	9,101
Do.....	Acapulco.....	2,722	3,507	3,988
Do.....	Mazatlan.....	3,476	4,232	4,675
Do.....	Hongkong.....	11,597	12,313	12,645
Do.....	Yokohama.....	9,984	10,626	11,211
Do.....	Melbourne.....	11,068	11,357	11,471
Do.....	Auckland.....	9,345	9,745	9,813
Do.....	Honolulu.....	6,566	7,390	7,705
Do.....	Callao.....	4,661	4,312	3,873
Do.....	Guayaquil.....	4,141	3,774	3,393
Do.....	Valparaiso.....	6,370	5,774	5,337
New Orleans.....	San Francisco.....	3,561	4,776	5,445
Do.....	Acapulco.....	1,454	2,631	3,296
Do.....	Mazatlan.....	2,027	3,357	3,923
Do.....	Callao.....	3,393	3,436	3,181
Do.....	Valparaiso.....	5,049	4,899	4,644
Liverpool.....	San Francisco.....	8,274	8,783	9,071
Do.....	Acapulco.....	6,076	6,639	6,952
Do.....	Mazatlan.....	6,714	7,364	7,640
Do.....	Auckland.....	12,584	12,877	12,777
Do.....	Guayaquil.....	7,379	6,848	6,267
Do.....	Callao.....	7,899	7,444	6,837
Do.....	Valparaiso.....	9,356	8,906	8,301
Do.....	Honolulu.....	9,805	10,522	10,670
Do.....	Yokohama.....	13,223	13,758	14,175
Do.....	Melbourne.....	14,113	14,499	14,435

These remarkable savings in distance, says MANUEL RIVERA, a distinguished Mexican civil engineer, will no doubt be found equivalent to a great saving in time as well as freight, and this is what constitutes the chief commercial feature of this road. The road will, therefore, be of much benefit to some of the commercial ports of the United States.

Eliminating Tehuantepec as a canal route, the Nicaragua and Panama routes are the only ones which need now be considered.

DE LESSEPS seems to have decided in favor of the Panama route because he believed it possible to build a tide-level canal at that part of the Isthmus, whereas the topography of the Nica-

ragua route makes locks indispensable. It has been found, however, after an enormous expenditure of money, that DE LESSEPS'S estimates were at fault, and that locks will be necessary to the successful completion of the Canal. Work, which was suspended in March, 1889, was resumed in 1894, and a recent statement asserts that one-fourth of the Canal has been built.

The Canal was to follow much the same route as that of the Railway from Colon to Panama. It was to be fifty-four miles in length; the bottom to lie twenty-eight feet below the mean level of the oceans; the width to be seventy-two feet at bottom and 160 feet at top, except in the section through the Culebra ridge, where the depth was to be nine meters (29.53 feet); the bottom width twenty-four meters (78.91 feet), and the top width twenty-eight meters (91.86 feet). The special difficulties to be encountered were the piercing of the Cordillera and the overflow of the Chagres River and its tributaries. In January, 1884, a little more than two years after beginning the work, but one-thirtieth of the excavation had been completed, although during 1883 a force of 11,000 men was employed.

The undertaking has been conducted mainly under French auspices, and the money expended upon it has been subscribed almost entirely in France. If ever completed, the Panama Canal would be a purely commercial enterprise, under European control, with little or no value or significance in its political relation to the countries of the Western Hemisphere, except, perhaps, of a hostile and even minatory character. It could certainly not be expected to play a part in drawing closer the bonds of amity and fraternity among them. It would be concerned only with gaining the largest possible share of shipping tolls from the commerce of the world, and not at all, except indirectly, with developing the trade of the American Republics among themselves.

It is otherwise with the Nicaragua Canal. Indeed, the principal claim which this enterprise has to consideration is the undoubted fact that it is American in origin and American in beneficial results. Its cause before the world has been apparently weakened, rather than strengthened, by the effort to give too wide a sphere to its possible usefulness, and thereby commend it to European investors as a great earner of dividends. Its richest dividends are to be found

in the general results, political as well as commercial, which would accrue to the countries immediately interested, and not in the returns to individual stockholders. It is not to be inferred, however, that it would be unremunerative, even from the ordinary business point of view. The elaborate calculations which have been made to show that it would not earn fair interest on the capital required have been based upon conditions as they now exist, without taking into proper account the great increase in the trade of the countries immediately benefited which might reasonably be expected to follow.

It is not as a money-making project, but as a great intercontinental agency, that the Nicaragua Canal appeals most powerfully to patriotic minds in all the Latin-American countries as well as in the United States. Built by American capital, with the active aid and support of all the American governments, and operated and controlled by American agencies, how could it fail to become immensely useful in the great task of welding together the common interests of all America in trade, in political development, and in the power of resistance to any common foe from without? The CLAYTON-BULWER treaty between the United States and Great Britain has been used as an argument against the possibility of such effective control, but if that treaty be still a vital force, it is scarcely to be supposed that Great Britain, after having formally acceded to our most recent interpretation of the Monroe doctrine asserting the independence of American interests from all European interference or control, would seek again to jeopardize her relations with the United States by seriously combating an enterprise which so obviously has the interests of both the Western Continents to serve. Nor is it clear that anything material would be lost to American progress and development even if the neutrality of the Canal, for which the CLAYTON-BULWER treaty provides, be guaranteed afresh. On the contrary, it might be for the benefit of all if such neutrality were scrupulously guarded and enforced. The essential thing is that the American Republics should be protected from the closing of the Canal, or its use against them in time of war.

The material benefits to be derived by the American Republics from the building of any Canal across the Isthmus must be obvious

from the most cursory examination of the accompanying chart. Not only would the Atlantic and Gulf coasts of the United States be brought much nearer by sea to its Pacific coast, but also to the Pacific coasts of Mexico, Central America, and South America, and the Pacific seaboard of these countries would obtain much shorter and easier routes to the West Indies, the Caribbean and Atlantic coasts of their sister Republics of Latin America, and also to Europe. The development of land transportation and internal commerce would undoubtedly be immense. The railroads, far from being injured, as some have suggested, would be greatly benefited.

Capt. WILLIAM L. MERRY, of San Francisco, the new United States minister to Nicaragua, Salvador, and Costa Rica, has shown this in a recent paper in a very striking way. He says:

When the lock canal at Sault Ste. Marie was first opened, the railways feared injury to their business. They would have prevented its construction, but, fortunately for themselves, the waterway between the Great Lakes was opened and the Lake Superior region given cheap freights by water. Note the result. Through that greatest of artificial waterways in point of traffic, not excepting the Suez Canal, in 1895, 15,062,580 of registered tons passed; population has increased, towns have sprung up, and more railroads have been demanded to meet the enormous resultant traffic. Is it not evident that the cheap waterway has here aided railway earnings? But for cheap water carriage millions of tons of ore would to-day be in the native ore beds, and the pioneer railways that feared competitive water transportation earning a precarious right to exist. Turn now to the Erie Canal as another object lesson. Two of the finest railway systems in the world occupy its banks with double tracks and the thunder of trains day and night argue for the cheap water transportation which, in competition, has made them possible. Compare the strikingly different financial status of the Erie Railroad, which has no water competition, stock 14, with that of the New York Central, stock 101, having water competition of the Hudson River and the Erie Canal. Both are representative railway systems and afford a striking illustration of the argument presented.

Many more less conspicuous instances are there proving the same great fact; that in opposing the Nicaragua Canal, the railroads commit an error which proves the fallacy of human judgment, when self-interest is involved. Railroads must necessarily absorb an undue share of the earnings of production in order to assure profits to the great capital employed in their construction, but they also confer untold benefits—supplying transportation for perishable and valuable property; securing rapid movement of mails and cheap carriage for the people. The development of our great interior would have been impossible without them, and cheap water transportation, comparing in cost at the ratio of one to ten to one to fifteen, will supplement their usefulness and increase instead of

decrease their earnings. * * * The apparent paradox of cheaper water transportation benefiting railways is due to the difference in character and that waterways perform a service not exactly the same as that of the railway, but one which complements and supplements it. Freight taken from the railroad by water transportation involves little or no loss to the railroad companies. The waterway not only introduces division of labor in transportation, but creates new traffic, in which the railroad largely shares.

Returning to our main argument, why have railroad companies opposed the Nicaragua Canal? I may easily answer, because they fear results which will never materialize. They apprehend a decreased demand for rail carriage, whereas the result of the completion of the Canal will be exactly the reverse. What is their condition now? The five main lines to the Pacific are struggling for traffic and admit that the through haul is largely unremunerative. Meanwhile the Pacific Coast meets an arrested development, and their traffic increases so slowly that they have hard work to keep out of a receiver's hands. How can there be progress, prosperity, and increase of population on the Pacific Coast when it may be correctly repeated '*the West offers to the immigrant everything except cheap transportation.*' * * * The Pacific Coast suffers from commercial isolation in respect to cheap transportation, and cheap transportation is an absolute necessity to its progress and development, which the railroads could not supply if they would.

Consequently, it should be the aim of railroad managers to have the Canal built as promptly as possible. Then the immigrant may and will come here with his family; he may grow all the products he desires; the mills may cut all the lumber they can handle; the miner produce all the ore that has value—all will have a market open to them at prices which will encourage the producer, the mechanic, and the miner. Our lands will become populated, our cities prosperous, and our people contented in the increasing development of our Coast.

How illogical the idea that land transportation will not share in the benefits of this great development! The history of the Sault Ste. Marie Canal will find a repetition on the Pacific Coast. From the great markets of our Atlantic seaboard and of Europe the Pacific Coast is separated by the extension of the Western Continent far into the Southern Ocean. The tempestuous Cape Horn passage is behind the demands of our age, and commerce as well as production, with increasing anxiety, awaits the opening of a *short water route* by which our increasing products can be cheaply and promptly sent to Atlantic markets. What the railroads can not profitably carry to the Atlantic Coast of our country, and what the centers of population in Europe need of our products, seek this inter-oceanic highway thus far in vain, owing to the mistaken opposing influence of the railroads; but the day is not far distant when through the inland Sea of Nicaragua will pass a stately procession of ocean carriers laden both ways—with the products of our soil and industry *eastward* and with the manufactures and immigration of our Eastern seaboard and of Europe *westward*.

If as thickly settled as France, California alone has an area to support *thirty-five millions of people*. It has now a little over one and a quarter millions. What railroad in our country will be injured when this population increases,

first by the hundreds of thousands and later by millions? Above all, how illogical and how short-sighted is the policy of those railroad companies most directly interested in the traffic of the Pacific Coast, when they oppose for long years a cheap and short waterway which will rapidly increase the population and resultant production of the Coast, served by them as common carriers? With practical unanimity, the people of the United States demand the Nicaragua Canal. In the near future they will overcome these adverse influences and mistaken policy. The commercial interests of our country demand it. The cotton of the Southern States is needed in Japan. Alabama coal and iron are wanted in Central America and the Pacific islands; the lumber of the great Northwest is needed in Europe and on our Atlantic seaboard; the immense undeveloped fisheries of the Pacific invite our Eastern countrymen, and the great Valley of the Mississippi demands an outlet to the Pacific Coast.

No occult influences can permanently oppose this beneficent work. The preponderating influence of the Great Republic on the American Continent, its political prestige, its military safety, and the patriotism of its people will, in the near future, overcome the mistaken fears of selfishness. The logic of events will make friends for the Canal, and the transportation interests now opposing it will, we must conclude, see their error and join their countrymen in the demand of our dead hero at Riverside, "*An American canal, under American control, for the American people.*"

MR. LEWIS M. HAUPT, a distinguished engineer of Philadelphia and a member of the Board recently appointed by President MCKINLEY to survey the Nicaragua Canal route, thus summarizes the practical advantages of an Isthmian canal, with more particular reference to the Nicaragua enterprise:

Although centuries have passed since the long-desired short cut to India was first exploited, the lamentable fact remains that such water route is not yet an accomplished fact. It is a serious reflection upon the intelligence, integrity, and energy of the people of the American continent that after many years of exploration and survey, followed by discussions *ad infinitum*, the only definite conclusion reached is that such a waterway is entirely feasible, and can probably be constructed within a cost of \$130,000,000, although competent engineers have placed the minimum of cost at less than \$100,000,000. In the meantime the discussion continues, and the active and subtle opposition arising from vested interests, which fear injurious effects, urges delays, further surveys, and deeper investigations, while the commerce of the world is turned 10,000 miles out of its course at enormous expense and loss of time. Thus, in the days of clipper ships, sailing at an average speed of 110 miles per day, the round trip from New York to San Francisco (38,000 miles) occupied 344 days; to Calcutta (46,000 miles via Cape Horn) 418 days, or (35,000 miles via Good Hope) 318 days, whereas by way of the Isthmus the same points could have been reached in 90 and 244 days, respectively, thus saving 254 and 74 days on these journeys. The economy of this time to the owners of the vessels for cost of crew, interest,

and insurance is estimated at \$2,993 per month, and hence if 254 days on the round trip were saved it would represent \$25,340, to say nothing of the increased value of the cargo due to more speedy and certain delivery. This saving, if capitalized at four per cent, represents \$633,500 on a single vessel, and on 100 vessels per year it would be \$63,350,000, or almost equal to the estimated total cost of the project. Yet no account is taken of the value of the cargo, the reduction of marine risks or losses, or the large tonnage carried in steamers.

The Philadelphia Ledger of July 31, 1897, in an editorial article upon the more recent phases of the Canal enterprise, says:

The Nicaragua Canal would furnish a short-cut passage from the Atlantic to the Pacific Ocean for the commerce of the world. It would shorten the sail from Liverpool to San Francisco nearly 7,000 miles, and the distance by water saved from New York City to San Francisco would be nearly 10,000 miles. These figures, without further detail, suggest vast possibilities in the way of shortening transit for the sea trade of the world, and promise financial success for the project unless the cost of construction is greatly in excess of expectations. An enterprise of this character is always hazardous for its first promoters, and the enormous sums looted from the confiding Frenchmen who invested so freely in the Panama Canal have made it more difficult to finance such projects. If carefully carried forward the Canal would be a magnificent work to mark the beginning of the new century. It would enormously augment our coasting trade, and if it fell into the exclusive possession of a foreign power the Canal would seriously impede our naval operations in time of war. It is inconceivable that the United States would be content to pay toll to foreign ownership of a waterway which may become the most valuable possession of the kind on the globe. The citizens of Great Britain are reaping great profit from the Suez Canal, which is now operated largely by English capital.

When the proposition to finish the Nicaragua Canal under the auspices of the United States was under discussion during the last Administration, a letter appeared in the London Times on the subject, which doubtless presents the English view of the Nicaragua Canal question. The writer, who had lived in Nicaragua for some time and professed knowledge of the local conditions, said that in view of the far-reaching difficulties of a political or international nature surrounding the enterprise the guarantee of the bonds of the Maritime Company is the nearest approximation which the United States Government could make to complete ownership of the Canal, to avoid a violation of the sovereignty of Nicaragua and Costa Rica and a departure from the CLAYTON-BULWER treaty; but in any case, in his view, under the terms of the CLAYTON-BULWER treaty a ship canal between the two oceans must be neutralized, as was the Suez Canal.

The Foreign Relations Committee of the Senate will investigate the status of the CLAYTON-BULWER treaty, and the intimation is made that the Committee will report in favor of its abrogation. It is urged that England has practically annulled it by acts done in Central America in contravention of its terms. On several occasions this Government has insisted that the treaty was no longer

binding upon it, but Great Britain, whatever interpretation may be placed upon her acts in Central America, has given no sign that she regards the treaty as a nullity. The diplomatic difficulties involved in the controversy as to the present binding force of the CLAYTON-BULWER treaty are important, but not more serious than many others which have yielded to statesmanlike treatment. The probable cost of the enormously expensive Nicaragua Canal undertaking, and the extent to which the United States should commit itself financially to the support of the enterprise, are matters to which the country should give very careful consideration. The advantage of the completed Canal to the country is obvious enough if we are not obliged to pay too high a price for it in the way of international complications or the exhaustion of our Treasury.

The gain in shortness of transportation via the Nicaragua route, however, appears even more clearly from the following statement of distances in statute miles from New York to the Pacific Ocean:

Via water line to Cape Horn.....	7,897
Via Southern Pacific R. R.....	3,709
Via Canadian Pacific R. R.....	3,619
Via Central Pacific R. R.....	3,340
Via Northern Pacific R. R.....	3,237
Via Nicaragua Canal.....	2,519

In other words, the all-water route to the Pacific, via Nicaragua, is shorter than any railway across the continent, being 821 miles shorter than the customary route between New York and the Pacific via the Union and Central Pacific Railways.

The history of the Nicaragua Canal project, up to six years ago, was succinctly stated in an article by Hon. JOHN SHERMAN, then United States Senator from Ohio, but now Secretary of State of the United States, which was printed in *The Forum* for March, 1891. He said:

By a treaty signed on December 1, 1884, between the United States and the Republic of Nicaragua, provision was made for the construction by the United States of an interoceanic canal from the Atlantic to the Pacific across the territory of that Republic. It was sent to the Senate on December 10, 1884, accompanied by a message from President ARTHUR recommending its ratification in strong and earnest language; but it was not formally acted upon prior to the inauguration of President CLEVELAND on March 4, 1885. Mr. CLEVELAND, a few days thereafter, formally withdrew the treaty from the consideration of the Senate, and in his annual message to Congress in December of that year stated as his reason for so doing that it contained "propositions involving paramount privileges of ownership or right outside of our own territory, coupled with absolute and unlimited engagements to defend the territorial integrity of the State where such interests lie." He further said:

"Maintaining as I do the tenets of a line of precedents from WASHINGTON'S

day which proscribed entangling alliances with foreign states, I do not favor a policy of acquisition of new and distant territory or the incorporation of remote interests with our own."

Subsequently, on April 25, 1887, the Republic of Nicaragua, deeply interested in the construction of the work, granted to a private association of citizens of the United States a concession of the right to build an interoceanic canal. A like concession was made by the Republic of Costa Rica, situated on the southern borders of the San Juan River and Lake Nicaragua. The association obtaining these concessions was incorporated by an act of Congress approved February 29, 1889, under the name of "The Maritime Canal Company of Nicaragua." It appears from the terms of these concessions that the Maritime Canal Company is invested with the clear and unquestionable right to construct the work proposed, to sell its stock and bonds for the funds required, and to seek the aid of foreign powers, especially that of the United States. The American Company thus authorized and organized has supplemented the previous examinations and reconnaissances of officers of the Army and Navy of the United States by careful detailed instrumental surveys, measurements, soundings, and estimates of cost, so that the precise work to be done and the difficulties to be overcome are known. This work has been revised by a board of consulting engineers, and before any aid shall be rendered by the Government it is to be further revised by officers of the Army and Navy of the United States, on whose skill and judgment entire reliance can be placed. The revised estimates place the cost of the work at \$73,176,308, to which is added for possible contingencies \$14,633,262; and to this must be added interest on the money invested during the progress of the work, making the aggregate cost about \$100,000,000. The Maritime Company has entered upon the actual work of construction, and satisfactory progress has been made, so that the cost, location, and engineering problems involved are fully known. It is apparent that the physical difficulties to be overcome are not greater than those of many of the works of improvement undertaken within our own country, for the highest part of the waterway is to be only 110 feet above the two oceans—a less altitude than that of the base of the hills which surround the city of Washington. The works proposed include a system of locks, similar in character to the one built by the United States at the Falls of Sault Ste. Marie and to those constructed by Canada around the Falls of Niagara. A single dam across the San Juan River, 1,250 feet long and averaging sixty-one feet high, between two steep hills, will insure navigable water of sufficient depth and width for the commerce of the world for a length of 120 miles. The approaches to this level, though expensive, are not different from similar works, and will be singularly sheltered from floods and storms. Of the distance of 169.4 miles from ocean to ocean, 142.6 miles is to be accomplished by slack-water navigation in lake, river, and basins, and only twenty-six and eight-tenths miles by excavated canal. The greatest altitude of the ridge which divides the water of Lake Nicaragua from the Pacific Ocean does not exceed at any point forty-two feet above the lake.

Perhaps the chief engineering difficulty is in the construction of harbors at the Pacific and Atlantic termini of the Canal; but that at Greytown, on the Atlantic

coast, which is considered the most formidable, has already been partially built. Vessels requiring fourteen feet of water can now safely enter this harbor and discharge their cargoes at the docks of the Company. The obstacles are not to be compared with those encountered in the attempted construction of the Panama Canal, or with those which were easily overcome in the construction of the Suez Canal; and the whole work, from ocean to ocean, is free from the dangers of moving sand and destroying freshets. Lake Nicaragua itself is one of the most remarkable physical features of the world. It fills a cavity in the midst of a broken chain of mountains, whose height is reduced, at this point, nearly to the level of the sea, and it furnishes not only the means of navigation at a low altitude, but enormous advantages as a safe harbor.

Of the advantages to be obtained by building the Canal, Mr. SHERMAN observed:

The first is one that will be, and ought to be, shared by the whole civilized world. The establishment of a waterway between the Atlantic and the Pacific will realize the dream and hope of Columbus, who, underestimating the circumference of the earth, started on his voyage for the coast of India and found his way blocked by the newly discovered continent. Since that time, for nearly four centuries, explorers have hoped to find some open way across the Isthmus, or, failing in that, to construct such way by artificial means. Every explorer and adventurer, every king and power, has shared in this hope, and to realize it many hazardous enterprises have been attempted. The Government of the United States in later years, especially since the settlement of California, has felt the deepest interest in accomplishing this latter achievement, has sought by negotiation and by treaties to protect the region from hostile occupation, has joined in several plans to construct Canals across the Isthmus, and has caused to be made elaborate and careful surveys, both by civil and by military engineers, with a view to the selection of the best route. Other nations have been equally interested, but not so active or effective in preparing the way and in selecting the location. The success of the Suez Canal led M. de LESSEPS, who was the chief agent in the construction of that work, to seek to complete the channel of navigation around the world by a waterway at Panama. The scheme contemplated the digging of a Canal from sea to sea, partly at the level of tide water and partly below it. The work, thus far, has been a failure, and the plan is believed to be impracticable. The Nicaragua route, though burdened with the delays of lockage, is now conceded to be more practical, far less costly, and more useful than the one at Panama, and will accomplish the same object.

The second great advantage to be derived from the construction of this Canal is the extension of our coast line through it to our Western States and to neighboring countries. Vessels sailing from New York to San Francisco are now compelled to pass around Cape Horn, a distance of 19,000 miles. The benefits to be derived from this extension can scarcely be measured. The enormous quantities of wheat, lumber, and other articles produced on the Pacific coast can now be transported to the Atlantic States only by 3,000 miles of railway or by the long voyage around South America, so that the entire value of these

productions is often consumed in the expense of the journey. It is believed that our coasting trade would be increased many fold by the use of the Canal through Nicaragua, and that by its employment would be given to vessels at seasons of the year when they are now laid up in Northern ports.

Another benefit to be derived by the United States from the construction of this Canal is that it will give our people a community of interests with the western coasts of Mexico and South America, now substantially closed to our commerce. The commerce of these coasts, being compelled to go around Cape Horn, can from that point reach with less difficulty the markets of Europe than the markets of our own country; while, if the Canal be constructed, there will be a safe, well-protected water route between the western ports of the American continent and our chief commercial cities. The Canal will, for the first time, make possible an enforcement of the Monroe Doctrine, hitherto a mere dogma in American policy. The communion of interests between the American States will be enormously strengthened by this work. The South American Republics are patterned after ours; there can be no clashing of interests between us. For many years they are not likely to be manufacturing countries, but will be devoted mainly to agriculture and mining. They would naturally exchange their gold, silver, sugar, coffee, tropical fruits, guano, and other sources of wealth for the manufactures and productions of the United States.

Since the appearance of Mr. SHERMAN'S article, the Nicaragua enterprise has passed through various phases and has been the subject of controversy in Congress and the press. The work of construction was actually begun on the line of the Canal in 1889 and continued until the Summer of 1893, when it was suspended for want of funds. During the third session of the Fifty-third Congress (1895), action was taken for a United States Government survey of the Canal by the insertion of the following provisions in the Sundry Civil Appropriation Bill:

For the purpose of ascertaining the feasibility, permanence, and cost of the construction and completion of Nicaragua Canal by the route contemplated and provided for by an act which passed the Senate January 28, 1895, entitled "An act to amend the act entitled 'An act to incorporate the Maritime Canal Company of Nicaragua,' approved February 20, 1889," \$20,000, to be expended under the direction of the Secretary of State.

And a Board of three engineers is hereby constituted to make the survey and examination necessary for such ascertainment; said Board to be selected and appointed by the President of the United States, one from the Corps of Engineers of the United States Army, one from the Engineers of the Navy, and one from civil life; and the compensation of the members of said Board shall be fixed by the President, not to exceed \$5,000 each, including such pay as the engineers so selected are receiving, for the time they are so employed, from the Government. And the said Board, under such arrangements and regulations

as shall be made by the Secretary of State, with the approval of the President of the United States, shall visit and personally inspect the route of the said Canal, examine and consider the plans, profiles, sections, prisms, and specifications for its various parts, and report thereon to the President; and should they ascertain that any deviation from the general line of the proposed route is desirable, they shall so state in their findings and conclusions with regard thereto in their report. And said Board shall make their report on or before November 1, 1895.

In accordance with these provisions, President CLEVELAND appointed, as the Board of Survey, Lieut. Col. WILLIAM LUDLOW, United States Army, Civil Engineer M. T. ENDICOTT, United States Navy, and ALFRED NOBLE, of Illinois, from civil life. Their report was submitted to Congress February 7, 1896, and was printed as Document No. 279, Fifty-fourth Congress, first session. The report was confined to the technical features of the work, and recommended further explorations and surveys to determine the formation of a final project. Some of the conclusions of the Board were vigorously combated, and Congress, at its recent session, inserted a clause in the General Deficiency Bill, appropriating \$150,000 "to continue the surveys and examinations authorized by the act approved March 2, 1895, entitled 'an act making appropriations for the sundry civil expenses of the Government for the fiscal year ending June 30, 1896, and for other purposes,' into the proper route, the feasibility and cost of construction of the Nicaragua Canal, with the view of making complete plans for the entire work of construction of such Canal as therein provided, * * * and to carry out this purpose the President of the United States is authorized to appoint, by and with the advice and consent of the Senate, a Commission to consist of one engineer from the Corps of Engineers of the United States Army, one officer of the Navy, who may be taken from the active or retired lists, and one engineer from civil life, said Commission to have all the powers and duties conferred upon the Commission provided for in said act."

Under this clause, President McKINLEY, on July 9, 1897, appointed as the Board of Survey, Rear-Admiral JOHN G. WALKER, United States Navy, retired; Capt. OBERLIN M. CARTER, Corps of Engineers, United States Army, and LEWIS M. HAUPT, of Pennsylvania, civil engineer.

Their report will doubtless determine definitely the route of the Canal and the probable cost of the work. What assistance, if any, will be given by the Government of the United States to the construction of the Canal is, of course, a matter which Congress must finally decide. But it seems clear, from the considerations I have endeavored to set forth, first, that a Canal across the Isthmus, by the most practicable route, is the great international necessity of the times; and, second, that it should be built with the active sympathy and cooperation of all the American Republics, as a means of intercontinental development and progress along the lines marked out by the political and commercial possibilities of a closer union among them. In the words of JOHN QUINCY ADAMS, uttered more than seventy years ago, it appears now not only possible, but appropriate and timely, for the United States to declare and maintain, as its National policy and fixed purpose, that "the remainder of both the American continents must henceforth be left to the management of American hands."

The construction of a Canal across the Isthmus of Panama under purely American auspices would crystallize this policy into fact. The special utility of the Nicaragua enterprise for this purpose is thus tersely stated by General GRANT in an article by him in the *North American Review* of February, 1881: "In accordance with the early and later policy of the Government," said he, "in obedience to the often-expressed will of the American people, with a due regard to our national dignity and power, with a watchful care for the safety and prosperity of our interests and industries on this Continent, and with a determination to guard against even the first approach of rival powers, whether friendly or hostile, on these shores, *I commend an American canal, on American soil, to the American people*, and congratulate myself on the fact that the most careful explorations have demonstrated that the route standing in this attitude before the world is the one which commends itself as a judicious, economical, and prosperous work."

Joseph P. Smith

ARGENTINE REPUBLIC.

IMPORTS AND EXPORTS IN 1896.

The *Moniteur Officiel du Commerce* (French Official Journal) of May 6, 1897, publishes the following statistics relative to the foreign trade of the Argentine Republic:

The imports in 1896 amounted in value to 118,121,347 piasters (\$113,987,011), an increase of some 17,000,000 piasters over the preceding year. The increase was mainly in iron and manufactures thereof, which were imported to the value of 4,868,000 piasters (\$4,517,620); in wood and articles thereof, 3,033,000 piasters (\$2,926,854); and in chemical and pharmaceutical products, 2,350,000 piasters (\$2,267,750). The imports according to countries were, in round numbers:

Countries.	Value.	
	<i>Piasters.</i>	<i>Dollars.</i>
Germany	13,900,000	13,413,500
England	44,700,000	43,135,500
France	12,000,000	11,580,000
Italy	11,300,000	10,911,350
United States	11,210,000	10,827,650

Belgium, Brazil, Spain, and other nations follow. There was an increase in English imports of about 4,500,000 piasters; in French imports, nearly 3,000,000 piasters; in German, some 2,800,000 piasters, and in Italian, about 1,000,000 piasters.

The total value of exports in 1896 reached 117,849,855 piasters (\$113,730,110), a decrease of over 3,000,000 piasters in comparison with the figures for 1895. This was especially noticeable in live stock. Agricultural products show an increase of 1,700,000 piasters, principally in maize. There was a large decrease in the value of the wheat exported—over 6,000,000 piasters.

As to the destination of the exports, France received to the value of 23,600,000 piasters (\$22,774,000); England, 14,300,000 piasters (\$13,799,500); Germany, 13,300,000 piasters (\$12,834,500); Belgium, 12,000,000 piasters (\$11,580,000); Brazil, 9,800,000 piasters (\$9,457,000). The United States, Italy, and Uruguay follow in order.

From this general review it may be seen that the countries which send to the Argentine Republic more than they buy are England, Italy, and the United States. On the other hand, France, Belgium, and Brazil import more largely than they export. The balance of trade with Germany is about even.

BOLIVIA.

Señor DON LUIS PAZ, accredited to United States as Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Bolivia, has been formally received by President MCKINLEY.

Señor PAZ was previously in the Ministry of President BAPTISTA, and for a number of years has been prominent in the public affairs of his country.

BRAZIL.

COFFEE CULTIVATION.

The following on the subject of the cultivation of coffee in Brazil, published in the *Revue Coloniale* of the 8th of July, is taken from a report addressed to the Minister of Foreign Relations of France by Mr. VIENER, on his return from South America.

The largest coffee-planting region is found between latitudes 18° and 25° south; but it extends much farther north, and coffee raising is carried on in an immense territory, embracing twenty-five degrees of latitude and twenty-four degrees of longitude.

In the beginning of this century Brazil exported only a very small quantity of coffee, but now it is the principal coffee-producing country of the world.

The following statement shows the increase of the Brazilian coffee trade since 1800, from the ports of Rio and Santos alone, in bags of 60 kilograms (133 pounds) each:

1800	13	1840	1,037,981
1817	66,985	1876	3,765,122
1820	97,489	1895	6,508,765
1830	484,222		

In 1895 the crop was estimated at 7,000,000 bags: in 1896 it was even larger.

The coffee plant is not indigenous to Brazil, but it is to-day completely acclimated. One finds, it is true, in the forests of Botucato (State of São Paulo) a so-called wild coffee plant (*coffea amarello*), but they are without doubt plants that have come up from seeds carried by birds or monkeys. The cultivated variety

is called in the country "café vermelho." The height of the plant varies from 2 to 5 meters and the stem measures from 40 to 70 centimeters in circumference.

The processes of cultivation vary according to the locality. Thus in the province of Ceará, according to a pamphlet by Mr. JOB, quoted from by Mr. VIENER, the coffee plant is always started in greenhouses. The roots are transplanted at the age of two years, preferably from January to April, and are planted at a distance of from 10 to 12 palmos (the palmo is equivalent to about 9 inches). They begin to yield at four or five years. The season for gathering the crop is not always the same; on the other hand it has quite a long duration, varying somewhat according to the heaviness of the rainy season, which generally begins in May or June and ends in August.

The beans are placed on a paved floor (uncovered) called in the country *fachine* and the drying lasts from thirty to thirty-five days. In the State of Ceará the old system of decortication by grinding by millstones (rodieros) turning in a stone trough is still employed. This method leaves much to be desired, for many of the grains are crushed by the weight of the stones. The cleaning and burnishing are done usually by hand.

In the States of São Paulo and Minas Geraes the cultivation of coffee occupies vast areas, and the treatment of the coffee after the crop has been gathered is done in a much more perfect manner than in Ceará, and by the most improved machinery.

The largest fazenda (plantation) in Brazil, and perhaps in the world, is the Dumont plantation (State of Minas Geraes), established by a Frenchman, whose name the plantation still bears. The total extent of the property is 30,000 hectares; 6,150 of which are planted in coffee. The number of plants in 1896 was 4,718,000.

The cultivation is carried on by Italian emigrants, of whom there are 8,000 employed. Each year the extent of this plantation grows, and the production becomes larger and larger.

In 1895 the yield from the Dumont fazenda alone amounted to 4,100,000 kilograms, and that of 1896 rose to 4,500,000 kilograms. This plantation was sold three years ago to a Brazilian company for the sum of 12,000,000 francs.

BRITISH HONDURAS.

PROPOSED RAILWAY.

[From United States Consular Reports for July, 1897.]

I have to report that the engineers sent by the colonial office in London to survey and report on the practicability of the proposed railroad from Belize to the western frontier of the colony have completed their report, and copies of it, with map, can be had, including postage, for \$3.

The total length of the proposed line is 72 miles, and the estimated cost, including pier, is £734,663 (\$3,575,237.48). This estimate, however, is for a road built in the most approved and substantial manner.

There is no doubt in my mind that a road could be built and equipped with American rails and rolling stock for as many dollars as there are pounds given, and have a handsome margin of profit. There are no engineering difficulties to be overcome, and by changing the proposed route a little the bridging and exposure to floods can be avoided.

Owing to the enormous cost, as estimated in the report, the Government has decided that the road would not pay interest on the investment unless it were continued into Guatemala, and negotiations through the foreign office are now being carried on for the purpose of learning the views of the Guatemalan Government on the subject.

The colonial government is prepared to consider tenders from reliable companies for the construction of a railroad to the western frontier and to grant concessions of land, with a bonus of money, to aid the enterprise.

This would be a good field for American capital and would largely increase trade with the United States.

I have no doubt a concession could be obtained from Guatemala and Mexico, should the company wish to extend the railroad into those countries. This I should consider highly desirable, as immense quantities of logwood and mahogany are reported to be available on the opening of a railroad to the interior of these parts. It is also said to be a fine country for agriculture and grazing, with a temperate climate.

ALBERT E. MORLAN, *Consul.*

BELIZE, *May 25, 1897.*

COLOMBIA.

DUTY OF TEN PER CENT ON POSTAL PARCELS.

By a decree of the 4th of November, 1896, the government of the department of Panama levied a tax of ten per cent ad valorem

on all parcels received by mail from abroad, and regulated the manner of collecting this tax, the fiscal agents receiving instructions to open all parcels.

Following the receipt of complaints made on this subject, the Colombian Government modified the original instructions in the following manner:

The value of the postal parcel shall be fully established by the stamp and by the declaration accompanying it, and the verifying of the exactness of the declarations shall only be made when there are some suspicions or reasons for so doing.

Furthermore the import duty applied to postal parcels shall be levied in the future at the post-office where they are received, and not at the bureaus of the Department of Finance.

COSTA RICA.

The National Congress of this Republic issued a decree on the 20th of May ultimo, prohibiting from that date the immigration of Chinese into the country; but this prohibition will not affect individuals of that nationality already permanently established in Costa Rica. The latter can leave the country and return to it whenever they may desire to do so.

The same decree empowers the Executive to prevent the immigration into the Republic of any other race that the Government may consider obnoxious to the progress and welfare of the nation.

The Executive power will dictate the necessary regulations for the enforcement of the present law.

The Executive power has approved the constitution of an association entitled "The Sarapiquí Estates Company, Limited," the object of which is to improve a very large portion of land well adapted for the growing of coffee, cacao, and all other tropical products. This company was established in London, England, on the 28th of August, 1896.

HONDURAS.

CONCESSIONS GRANTED—CHANGES IN TARIFF LAW.

In a recent communication to the Department of State, Mr. W. M. LITTLE, United States consul at Tegucigalpa, says:

A concession has been granted to New York capitalists for the completion of the Inter-oceanic Railroad from Puerto Cortez to Amapala. The Government celebrated the contract with the "Honduras Syndicate" of New York. The syndicate is obligated to arrange the foreign debt, has the right to establish a national bank, and has control of the custom-houses of the Republic for a term of years. The syndicate is to put up certain guaranties in a short time.

A concession is granted to Washington capitalists for the construction of an electric railroad of the Fryer system, from Puerto Cortez to Truxillo. The concession is made to the "American Honduras Company" of Washington. The company has to make certain deposits in the nature of guarantees.

An act making certain changes in the tariff law, and an act making the cultivation and sale of tobacco free were passed by Congress. Heretofore it has been a Government monopoly.

A concession to American capitalists to establish a wagon road and an express line from Puerto Cortez to Tegucigalpa and thence to Amapala was also granted.

ABOLITION OF TOBACCO MONOPOLY.

Decree No. 114.

THE NATIONAL CONGRESS DECREES:

ARTICLE 1. The monopoly of tobacco in the State is abolished. In consequence it is permitted, without any limitation, to plant, cultivate, reap the profits, prepare, and export said plant.

ARTICLE 2. From the day this law goes into effect the Executive Power is authorized to sell the existing supply of tobacco at a feasible price.

ARTICLE 3. This law shall, in regard to the planting and exportation of tobacco, take effect the 1st of August, 1897; and, in regard to abolition of monopoly, the 1st of December of the current year.

Given in Tegucigalpa, in the Hall of Sessions, the 3d day of April, 1897.

(Signed) JOSÉ MARIA REINA,
President.

TARIFF CHANGES.

Decree No. 119.

THE NATIONAL CONGRESS DECREES:

ARTICLE 1. There is hereby established for the appraisement of merchandise which may be imported into the State a twelfth class, with appraisement of two pesos per pound, gross weight.

ARTICLE 2. In the appraisements established the following modifications are made:

1. Bottled wine and beer of every quality are taken from the second class and transferred to the third class.
2. Wine and beer of every class in barrels, demijohns, or any other kind of vessel except bottles, are taken from the second class and transferred to the fourth.
3. Liquors, strong or sweet, such as alcohol, brandy, whisky, absinthe, rum, gin, mistela, chartreuse, bitters, etc., and champagne when it comes in bottles and does not exceed 22 degrees Carthier, are taken from the fourth class and transferred to the sixth. Champagne above the grade mentioned shall be appraised in proportion.
4. Liquors, strong or sweet, such as alcohol, brandy, whisky, absinthe, rum, gin, etc., when they come in barrels, demijohns, or other vessels than bottles, and do not exceed 22 degrees Carthier, are taken from the fourth class and transferred to the eighth. Exceeding this grade they shall be appraised in proportion.
5. Pantaloons, vests, jackets, coats-frocks, sacks, cutaway-cloaks, and whatsoever other similar piece of clothing made for the exterior dress of men, of wool or linen, are taken from the eighth class and transferred to the ninth.
6. Saddles, halters, gun cases, pistol holsters, bridle reins, girths, martingales, cruppers, and other fixtures are taken from the ninth class and transferred to the eighth.
7. Ivory balls for billiard tables, when they come without these (tables); jewelry, ornaments, precious stones and jewels, articles of gold or silver and those which contain something of these metals; watches of whatsoever material; empty boxes of plush, satin, or leather, prepared for placing watches or jewels; silk, crude or mixed with other material, manufactured in whatsoever form, when the principal part is silk, are taken from the eleventh class and transferred to the twelfth.
8. Cigarettes of every class, including also cigars, are taken from the tenth class and transferred to the ninth.

ARTICLE 3. The importation of aguardiente (such as that made in the country), rum, whisky, brandy, gin, and anisette of the ordinary classes, is prohibited, the Government also remaining empowered to import them and sell them.

ARTICLE 4. All merchandise that may be imported shall pay 100 per cent in addition to the appraisement and warehouse dues established.

ARTICLE 5. This law shall take effect the 1st of August, 1897; but that provided in Article 4 shall only have effect from that date in case of there not having been deposited on the 25th of May the guarantee stipulated in the contract with the "Honduras syndicate" in regard to arrangement of debt, bank, and railroad. In case the guarantee is deposited the said Article 4 shall only have effect from the 1st of October in advance, in case of the failure of fulfillment of that stipulated in the same contract.

(Signed)

JOSÉ MARIA REINA,
President.

APRIL 3, 1897.

NOTE.—The original tariff law, with its eleven classes, to which reference is made in this decree, is published in the "Handbook of Honduras," issued by the Bureau of American Republics, the classes being given at the end. Since the publication of the original law duties have been increased, first 20 per cent on the original amount and then 30 per cent on this total. In place of these two separate increases, the new law provided that all goods imported shall be subject to an additional tax of 100 per cent over and above the original duties and warehouse dues. The warehouse tax is

*centavos per gross pound.

MEXICO.

HOW TRADE BETWEEN MEXICO AND THE UNITED STATES MAY BE INCREASED.

Mr. REUBEN D. GEORGE, United States Consul at Sonora, Mexico, has transmitted to the Department of State a lengthy and interesting report on the subject of extending the trade of United States with western Mexico.

From the report the following is taken:

American manufacturers and exporters, in general, should unite and establish an agency at Guaymas. The expenses of such an agency would not be great where ten or twelve manufacturers of different lines clubbed together.

Many firms send representatives to Mexico who are new to the field, and when, at the end of a few weeks' trip, they fail to procure orders to the amount that was expected become discouraged and return home, and thus leave the markets open to our more painstaking European competitors, who by their staying qualities invariably obtain large orders.

Sonora and Sinaloa offer a field of importance to United States shippers, but they should make up their minds that it will require an outlay of capital and a reasonable time before the trade can be diverted from the old European channels. Business is done more slowly in Mexico than in the United States, and American exporters who want to secure Mexican trade must conform to conditions and customs in vogue in Mexico. Make goods to suit the wants of our neighbors at as cheap a rate as anybody will make them. If they are not willing to do these things they had better keep their traveling salesmen at home, as it would only be time and money wasted.

The commercial traveler should take great pains to ascertain how the goods are to be packed, and instruct his house not to deviate from his directions. The instructions for packing and baling should be closely followed, as it will often add considerable to the cost of the merchandise (in the shape of duties) unless strictly adhered to.

The superiority and excellence of our American manufactures has been recognized, and whenever the goods have been properly represented the tendency has been to purchase them. Especially is this the case with shelf hardware, boots and shoes, fur and wool hats, bleached and unbleached cotton, brown and

* NOTE.—Amount not stated.

blue denims, bags, lard, candles, tallow, bacon, groceries, bottled beer, bourbon whisky, lumber, mining machinery, and explosives. Yet, with Mexico at our door, with complete railroad facilities, freight rates from St. Louis, Kansas City, and Chicago to Guaymas based upon water rates, we have only a little over 50 per cent of Mexico's foreign trade in Sonora and Sinaloa. The fault lies with the manufacturer that our exports to Mexico are not now 75 or 80 per cent, and not with the United States consular service, as has often been declared by our exporters.

During my present term of office I have had opportunities (not enjoyed by many consulates) to come in contact with nearly all the salesmen visiting Nogales, Arizona, and by urging them to visit Magdalena, Hermosillo, and Guaymas, I have succeeded with a great many, and, with few exceptions, they have secured good orders. Without this personal aid or urging, many of these commercial travelers would never have taken their samples into Mexico.

The trade of Mexico is open to the American manufacturer and exporter, and, all things considered, we ought to do 85 per cent of the business; but, until agencies are established throughout the republic, commercial travelers employed who are familiar with the Spanish language, much of the trade naturally belonging to the United States will continue to go to Europe.

NICARAGUA.

INDUSTRIAL AND AGRICULTURAL RESOURCES.

By J. FRANCIS LE BARON, C. E.

Geographically and climatologically, Nicaragua is divided into two distinct zones by the chain of the Cordilleras Mountains, which, more or less broken and with numerous flanking spurs, traverse the Republic in a northwest and southeast direction, parallel to the Pacific Coast.

On the eastern slope, we find a wild and unexplored country, covered with a dense and almost impassable virgin forest, inhabited only by a few scattered bands of wild Indians, except on the immediate coast of the Caribbean Sea, where are found the Mosquito Indians and Caribs, negroes from Jamaica and other West India islands, and a few "Kroomen," negroes from the west coast of Africa, brought originally to Panama to work on the canal. There are white settlements at Greytown and Bluefields. All the civilized part of the country lies on the western slope and in the northwestern part of the Republic, where the Nicaraguans proper live and where are to be found the large cities and cultivated farms and haciendas. This localization of population is accounted for by the climatic conditions. The writer resided for over two years in this country, in charge of the surveys and preliminary work on the Nicaragua Canal, and had exceptional facilities for studying the country and its resources. From the meteorological records taken daily under my direction, we find that a rainfall of 297 inches per year occurs at Greytown, while on the west side, the mean

precipitation is only 65 inches, and in the year 1883, only 47.44 inches was recorded at the National Institute, Granada. The seasons are well defined on the west side, but on the east side, there appears to be no regularity, but it rains nearly every day.

In the San Juan Valley, the trees grow to an immense size and height, and the ground between is covered with a thick undergrowth of vines and shrubs. The soil on the east side is mainly reddish clay overlaid by the leaf humus. On the west side, there is little of the clay and more of good black soil, in many places underlaid with lavas and volcanic ashes and gravels. The littoral cordon on the east coast is sand, while on the west coast, it is almost universally rock, except in those re-entrant angles where sands have accumulated by the action of the waves or been brought down by streams.

At present, the modern industries of Nicaragua are but few. There is a fine ice plant in operation in Granada, and another has been established at Managua. There are two large and costly soap factories, one in Leon and the other in Granada. Most of the large towns and cities have water supplies, but the sewerage is very defective. Electric lights and telephones have been introduced, and the telegraph service, which is conducted by the Government, is very efficient and cheap. While there, in charge of the Nicaragua Canal works and accessories, I built a telegraph line from Greytown, or San Juan del Norte, as the Nicaraguans call the place, to Castillo, on the San Juan River, 65 miles, where it connects with a line built by the Nicaraguan Government. I also laid out and partially built a railroad, to use in the construction of the Canal from Greytown to Ochoa, on the San Juan River near the mouth of the San Carlos, 32 miles.

The mining industry has received some little development, but the mines and mineral resources are so extensive that several chapters could be devoted to them. I have only space to say here that these resources are very large and many of the deposits are very rich, so rich, in fact, that it is stated by a mining engineer (Pablo Levy) that it was no uncommon sight in Segovia and Chantoles to see a man seated in the door of his cabin engaged in grinding pieces of gold-bearing quartz between two stones, the products of which he would afterwards wash with quicksilver in a canoe and evaporate and thus obtain gold enough to supply his simple wants. There are no less than 425 silver and gold mines in the Republic now known, and probably four-fifths of the country is unexplored, owing to the dense forests. The native industries are unique. They comprise the manufacture of fine hammocks and straw hats, nearly as fine as the Panama; jewelry and silver work made by the native goldsmiths; the making of coarse pottery, small images, and vases by the Indians; the carving of jícaras and cocoanuts, which is very artistically executed. Jícaras are the hard-shelled gourds, which grow very plentifully on jícaro trees on the west side and in the interior. They also make a great many roofing tiles by hand and crude appliances. The roofs in the cities are all covered with them, no shingles being used, except in Greytown and Bluefields, where the houses are built of wood.

All the large houses and stores, business blocks, etc., in the cities are built almost universally of mud walls, nearly if not quite three feet thick, and almost

universally of only one story in height. These buildings are very cool, and are built with large doors opening from the rooms directly on the street in front and into the "patio," or garden, in the inside. The rooms are all built around this "patio," and the whole often covers a half block. Adobe, or sun-dried bricks, are also used. The outside and inside are stuccoed and the surface looks very well. No outside blinds are used on the houses.

The Nicaraguans also make a coarse brown sugar, very heavy, and molasses, but there are no refineries. Cattle raising is a thriving industry and thousands of fine cattle roam on the plains, or llanuras, in the northwestern provinces. Great quantities of cigars, or "puros," are made in the Republic, nearly all of which find a home market, and nearly every poor family in the towns count this as one of their always ready sources of income. They raise a very good tobacco. The country people make all their own soap. They make their country houses sometimes with walls of adobe, but generally of bamboo canes very neatly interlaced, and covered with palm leaves. These houses they make very ingeniously, without the use of a single nail, the frame and the roof covering being securely lashed with bejuco vines, which grow in great abundance in the woods and are very strong and durable, some varieties being almost as strong as wire and are called bejuco de alambre, or wire vine. The raising and making of indigo was, many years ago, a flourishing business, but it now languishes, owing to the cheapness of aniline dyes, which have superseded it. The natives manufacture by hand a great deal of house furniture of native woods, which, when well made, is costly, a nice bedroom set made of mahogany, costing \$1,000 in Nicaraguan money.

They make also rubber goods, such as blankets or sheets, bags, ponchos, etc., by coating cotton cloth with the native rubber, which do very well for several years' use, but in the course of eight or ten years, the rubber coating decays and cracks off. They make also large and small canoes and large "bungos" or sailboats, the canoes being neatly hollowed out of a single log.

There are 54 different kinds of good lumber trees growing in great abundance in the country, many of which produce the finest lumber in the world. There is untold wealth in the forests of Nicaragua. Not only are there the trees just mentioned, all of which furnish exceptionally good lumber and have been selected from 173 varieties comprising all that I examined (and there are probably a great many others never yet described or found), but there are 40 trees furnishing industrial or medicinal gums, balsams, resins, textile material, oils, extracts, essences, food and drink, and spices, besides 74 varieties of fruit trees, of which 17 are wild and 57 cultivated. It would be impossible to even enumerate all the varieties in this article for want of space. Only one or two of them have English names. Of these, mahogany, cedar, pine, and live oak are well known. I did not see any pencil cedar in the country. There is also the almendro, or ibo (wild almond), called in Jamaica Break Ax (Quebracho), and is probably the tree known in Argentina as Quebracho (negro), which grows to immense size and may be likened to live oak, but is very much harder, stronger, harder to split, and more durable. It is almost impossible to cut this tree down with an ax and it is equally hard to drive a nail into it. We used

to dispose of them in clearing the right of way for the Nicaragua Canal by digging under the roots and blowing them up with dynamite and then cutting them up with crosscut saws. It has an intertwining grain, and although so hard to work, is almost as strong and durable as iron. In Paraguay, it is called the king of hard woods. It bears an almond, from which ibo oil is made, which is much esteemed in pharmacy and is stated in the report of the Ministro de Hacienda of Nicaragua to bring \$2.50 per bottle. The cortez, called in English the man wood or ironwood, is found in abundance, and the ebony, called palo de piedra. The nispero, or itaiba, very large and strong, lasts indefinitely in the water, is said to be equal to mahogany for cabinet work, bears an excellent fruit, and might be compared with the red oak in appearance, but is infinitely stronger and more durable. Guyacan, two kinds, very strong, produces a medicinal gum. Guanacaste, an enormous tree, used for making boats and boards, furnishes a useful varnish; cattle eat the fruit. Then, there are the cottonwood, rosewood, and granadillo, wild tamarind, of which the fruit is well known and the wood used for making wheels, boats, etc., hard and strong; the sapodillo, a very hard wood to work and said to be indistructible by sea worms; very durable. A door lintel of this wood was found in the ruins of the ancient city Palenque in perfect state of preservation, where it must have remained over three hundred years.¹ Of the dyewoods, there are the champeche, or logwood, Brazil wood, the fustic, the mulberry, the dragon's blood, and many others.

Of the trees furnishing industrial and medicinal gums there are the rubber tree; the gutta-percha; the palo de ceibo, or vegetable wax tree; the annatto, used for coloring butter and cheese; copaiba, balsam of Peru, liquid amber and a species of gum arabic, cinchona, copal, rosin and turpentine, coyol palm oil, coco oil, castor oil, sesame oil, cacao oil made from the fruit of the plant; corozo palm oil, made from the very abundant nuts of the corozo palm, which make an excellent soap; sandalwood oil, and other oils, gums, and resins too numerous to mention. A tree which can not be classed with any of the others is the milk or cow tree, which grows wild and produces, when cut, a milk which the eminent traveler Humboldt used in his coffee. It is very common on the line of the canal. It contains a great deal of wax, and should be boiled to coagulate the wax before drinking.

The vanilla bean grows wild on long vines in the woods. Also a cinnamon tree, of which the bark is used. The nutmeg is cultivated successfully in British Honduras, where it was introduced from Jamaica; also the pimento or allspice. Pepper grows wild. This country is eminently adapted to the raising of spices, and there is no doubt but that all those raised in the East Indies can be raised here. Of the fruit trees, the orange, lemon, and all others of the citrus family flourish, especially on the west side and interior. On the west side, as fine fruit is produced as the best in Florida. The cacao is one of the principal sources of wealth of the country, and the prepared cacao always brings a high price. The cocoanut grows on the sandy coasts in abundance. The breadfruit grows everywhere, and the fruit is very good and nutritious, boiled or baked. It

¹ Stevens's Travels in Central America, Chiapas, and Yucatan.

requires a little over four years from the slip before bearing, and yields two crops a year. They weigh up to thirteen pounds. Mangoes, pawpaws, aguacates or alligator pears, sapodillos, and an almost endless variety of tropical fruits flourish. Coffee is the principal crop of the country and is grown on the highlands of the north and northwest. According to the Official Gazette of the Government, twenty manzanas, or 37.40 acres, will sustain 20,000 trees of coffee. Clearing, grubbing, and preparation of the land; planting this number of trees and bringing them into full bearing, which will take three years, will cost \$3,423 in Nicaraguan money. This includes the cost of two mules, tools, and agricultural implements, a temporary cabin, an overseer, and the interest on the money for three years; and allows \$300 for unforeseen losses, but nothing for land, as the Government will give a new settler 95 acres of land for a homestead. The same paper estimates the cost of running a coffee plantation after it is once formed, including picking the crop, hoeing, and keeping the ground clear of weeds, etc., at \$1,532.70, Nicaraguan money, per year, and supposes the yield of coffee to be two pounds per tree.

Bananas are largely raised in the Mosquito Territory and shipped from Bluefields to New Orleans. This industry is more or less remunerative; the crop is ready to gather in eight months after planting. Corn yields well, and two crops are easily produced from one piece of land, and three crops may be produced. Sugar cane grows rapidly and well. Beans grow luxuriantly, and are one of the principal articles of food, called "frijoles." All kinds of melons do well. Pineapples grow finely in all parts of the country. All kinds of garden truck also.

Agricultural laborers are paid from \$12 to \$14 per month, in Nicaraguan money, and board; and female house servants, \$2.50 to \$5 per month.

All textile plants, such as the agave, pita, pinuelo, cotton, etc., grow well; rope making and the manufacture of sacking might be made a great industry. Good brick and jug clay is found, and brick and tile making might be made an important industry.

In regard to manufactures, besides those mentioned, the Government has an iron foundry and well-equipped machine shop at Managua; also a printing office and bookbindery. There are good limestone deposits in the Republic, and lime enough is made for home consumption. Professor Guzman, of the Institute of San Salvador, states that "a very strong and durable cement, superior to Roman, is made by mixing the juice of the cocoanut tree with lime." The production would necessarily be limited.

There is a great deal of water power in the Republic. That at Castillo Viejo, on the San Juan River, has a fall of eight feet, and the volume of water is so great that 10,874 horsepower is developed, sufficient to run 554,580 cotton spindles at the lowest stage of the water. This fall is never drowned out by freshets, but will be destroyed by the Nicaragua Canal, if built. This power is as yet entirely undeveloped. In fact, Nicaragua is blest with unnumbered resources, industrial and agricultural, and a rich and fertile soil and a healthy and delightful climate, especially on the west side and interior. Even in the rainy belt on the east side, our experience with large numbers of men employed

in the hard work and exposure incident to the canal work was a surprise to all; no climatic sickness, except slight attacks of malaria, appearing even in those camps where the engineers and laborers were obliged to work in the rain every day wet to the skin, except on the immediate coast and in the coast swamps.

The people are brave, honest, skillful, and predisposed toward the United States and its institutions, and the Government will give a grant of land to anyone who brings in machinery or establishes a new industry.

PERU.

PERMANENT EXPOSITION OF MACHINERY.

The April number of the Monthly Bulletin contained, in full, an Executive decree establishing a permanent exposition of machinery in Lima.

From Mr. CARLOS G. ESTENOS, acting consul-general of Peru in the United States, the following communication on the subject has been received:

CONSULATE-GENERAL OF PERU,
19 WHITEHALL STREET,
New York, July, 1897.

The Peruvian Government, wishing to increase trade in machinery, and kindred lines, with manufacturing countries, has decided to establish a permanent exposition of all classes of manufactured articles in the lines of machinery, giving preference to such as are mostly used in Peru, viz, agricultural implements, mining machinery, electrical appliances of every description, and apparatus for labor-saving machinery.

The Peruvian Government have never before given such inducements to foster trade, and the facilities offered to American manufacturers are advantageous.

All exhibits will be exempt from custom-house duties as well as from consular fees. The exposition will be inaugurated December 9 next, at Lima, Peru.

Exhibitors will have the option to show their wares for a period of six months. Should longer time be required, arrangements may be made by applying to the officials in charge.

Further particulars and copy of the rules and regulations, with application blank, will be cheerfully furnished by

CARLOS G. ESTENOS,
Acting Consul-General.

SANTO DOMINGO.
NEW CURRENCY LAW.

[From United States Consular Reports for July, 1897.]

I transmit herewith a copy and translation of a new currency law of the Dominican Government, enacted on the 5th instant.

ARCHIBALD H. GRIMKE, *Consul.*

SANTO DOMINGO, *May 13, 1897.*

ECREE.

1. The coinage of the alloyed silver money of the mint of the Republic is to be limited to a maximum sum of \$1,500,000.

2. As it is the object of the Executive Power that the silver in circulation shall be always less than the amount necessary, and that a quantity of gold money shall be required to carry on trade, the coinage of \$600,000 alone has been decided upon, and the remainder shall be coined only in the event of absolute necessity for payments of small amounts in the transactions of the Republic; the quantity which shows itself to be indispensable shall be coined gradually, and shall not surpass in any way the fixed sum of \$1,500,000. The denominations of the national money shall be: One dollar, fifty cents, twenty cents, ten cents.

3. (a) The nickel money in circulation,

(b) The money in the type of francs of the Republic in circulation,

(c) The copper money in circulation,

(d) The coined money to which the present decree refers,

(e) The notes of the Banco Nacional, guaranteed by the Government,

shall form what is denominated current money, the value of each Dominican franc being fixed at 20 cents current money.

4. The following gold money will be valued at the rate mentioned, and will be accepted in payment of private transactions and by the fiscal and municipal authorities as current money: The American gold piece of \$20 at \$40, and its fractional parts in proportion; the pound sterling at \$9.50, and its fractional parts in proportion; the Spanish ounce at \$30.50, and its fractional parts in proportion; the gold pieces of 20 francs at \$7.50, and their fractional parts in proportion; the German gold piece of 20 marks at \$9.25, and its fractional parts in proportion.

5. No silver money of foreign coinage is to be considered as current money, and its importation is hereby prohibited.

6. The payment of the fiscal and municipal duties must be made, in part or in whole, in the following specie—no other accepted: In silver money of the coinage of the Republic; in nickel money of the coinage of the Republic; in

copper money of the coinage of the Republic; in notes of the Banco Nacional of Santo Domingo, guaranteed by the Government; and in gold money specified in the present decree.

7. For the payment of the fiscal and municipal duties (which must be made in gold or its equivalent at the official rate of exchange), the rate is to be invariably fixed at 100 per cent between the current money and the American gold, so that \$2 current money shall be equivalent to \$1 American gold. For bonds and contracts between private individuals, the value assigned to the current money in its relation to the American gold money is the same as that assigned to the present silver dollar of Mexican coinage in its relation to American gold; and it is declared that every dollar of current money is equivalent and a substitute for each dollar of Mexican money. The foreign silver money actually in circulation will be admitted in private transactions until six months after the promulgation of the present decree, and at the end of that term the said money shall not be legal tender in the Republic, regardless of its weight and alloy.

The silver coins that may be debased by being bored or pared, and which can not be exported on account of the debasement, will be permitted to be exchanged, for silver of the national coinage, to the value they represent, at the office of the general auditor of finance.

This decree, from the date of its promulgation, annuls all laws and dispositions so far as they may be contrary to it, and will be sent to the Executive Power for constitutional purposes.

UNITED STATES.

REVIEW OF THE WORLD'S COMMERCE.

[British Trade Review, July, 1897.]

The United States are not only making a determined bid to obtain a larger share of the trade with Great Britain, notably in respect to dairy produce, but it would seem that no effort is being spared on the part of the American Government to provide manufacturers and traders on the other side with full details of all the markets importing manufactured and other goods. To this end, as briefly mentioned in our last number, there has been issued from the Government Printing Office at Washington a series of special consular reports upon the conditions of trade throughout the world. For the convenience of the United States manufacturer a summary of these reports and of additional data drawn from other sources has been prepared, under the heading "Review of the World's Commerce," as an introduction to the whole. A

very good idea of the scope of the work is afforded by the circular issued by the Government to the United States consuls, indicating to them the kind of information required. The principal points to which they were asked to give their attention in preparing these special reports were: (1) Increase or decrease in exports and imports since June 30, 1895, or January 1, 1896, by countries and articles. (2) Changes in currency—especially in the United States gold value of the monetary unit and the rate of exchange; actual amount of currency in circulation. (3) Marked changes in the prices of commodities. (4) Existing rates of wages for (*a*) laborers, (*b*) domestic servants, (*c*) mechanics, (*d*) factory operatives, (*e*) clerks in stores, bookkeepers, railway employees, and other salaried employees. (5) Changes in customs duties and customs regulations; municipal taxes, octroi duties, etc., especially such as bear upon American trade. (6) Values of foreign products consumed (food supplies, raw materials, and manufactured products, with as much detailed information as to each as may be procurable) and the prospect for introducing American goods. (7) Quantities and values of products exported, especially such as might find a market in the United States. (8) Existing condition of transportation facilities, internal, coastwise, and ocean, including new lines of railways, new wagon or caravan routes, new canals or river systems (opened or projected), and the actual means and time of communication with United States ports, stating whether freight rates to the United States are excessive or not. (9) Important changes in port regulations. (10) Changes in rates of commercial licenses or special taxes upon foreigners; changes in status of foreigners as to citizenship or civil rights. (11) Commercial credits, rates and periods usually expected by purchasers of foreign goods; trade usages and peculiarities; introduction of United States inventions, mechanical or trade methods, etc.

How well the consular staff of the United States have done their work is evident in the copy of the "Review of the World's Commerce" before us. It is a model of compilation, a perfect storehouse of statistical information, and a striking illustration of how much service can be rendered to the trade of a country when its Government has the wisdom of delegating such work to the

right men. It is idle to conceal the fact that the industrial activity of the United States is making itself felt in a very marked degree in not a few of those markets which British manufacturers have hitherto regarded as unassailable, and it is, therefore, with pardonable pride that Mr. FREDERIC EMORY, Chief of the Bureau of Statistics, Department of State, observes: "The reports of our consular officers herewith presented, as well as those which have been printed from time to time in the monthly Consular Reports, disclose the gratifying fact that our manufactures, in many lines, are successfully meeting the competition of the older industrial countries of Europe, not only in neutral markets, but in their own home markets. Striking illustrations of this are shown in exports of iron and steel, of machinery, leather, cotton goods, boots and shoes, hardware, cutlery, bicycles, sewing machines, paper and manufactures thereof, wood manufactures, electrical supplies, etc., to European countries. Apart from the question as to the causes of this increase, the fact that our manufactures, in various lines, have competed successfully with foreign products in the home markets of the latter would seem to indicate the practicability of greatly extending the sale of American goods abroad."

The admissions of Sir COURTENAY BOYLE, in his recent memorandum of the Board of Trade, are used by the Washington authorities as evidence against us, so to speak, and summarized to show that the United States manufacturer is becoming more and more a strong competitor to the British maker. Frankly, we have to admit that, while a great deal in this volume is scarcely encouraging to a Britisher from a patriotic point of view, the information presented is nevertheless of the utmost value, not only to the American manufacturer, and therefore to the British manufacturer, but to the importers in the colonies and the East. There can, of course, be no undue sentiment with the buyer in his dealings. He will buy in the best, if not the cheapest, markets. At the same time it is well for producers here at home to carefully note the concerted action which the States are making to secure a greater share of our colonial and foreign trade, and to see that nothing is wanting on their part to satisfy to the utmost the requirements of those who are being so assiduously solicited by the American producer.

TRADE WITH LATIN AMERICA.
MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement, from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of June, 1897, corrected to August 2, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for June, for example, are not published until some time early in August. It is hoped, however, that with the special cooperation of the Bureau of Statistics the MONTHLY BULLETIN will be enabled to furnish its readers every month with the figures of leading articles in the Latin-American trade in advance of their official publication by the United States Treasury.

Imports and exports, June, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Logwood (tons), imported from—				
Central America.....				
Mexico.....	166	\$3,775	727	\$20,890
British West Indies.....	458	10,895	1,560	29,224
Cuba.....				
Other West Indies.....	2,776	59,297	1,843	26,766
Coal, bituminous (tons), imported from—				
Mexico.....	4,204	9,188	9,760	20,227
Cocoa, etc. (pounds), imported from—				
Central America.....				
British West Indies.....	1,091,233	111,851	388,690	35,317
Other West Indies.....	209,532	14,968	151,933	13,093
Brazil.....	895,059	88,998	63,838	5,923
Other South America.....			1,279,144	117,222
Coffee (pounds), imported from—				
Central America.....	3,847,476	599,601	4,341,891	604,657
Mexico.....	1,391,297	214,081	2,009,194	351,161
West Indies.....	587,103	81,824	338,513	44,690
Brazil.....	33,289,594	4,629,647	47,312,637	3,660,949
Other South America.....	131,864	18,500	7,441,711	984,392

Imports and exports, June, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton, unmanufactured (pounds), imported from—				
South America	399,558	\$41,797	67,030	\$7,613
Fibers:				
Sisal grass (tons), imported from—				
Mexico	6,277	421,564	7,054	438,962
Bananas, imported from—				
Central American States	239,672		216,327	
British West Indies	177,033		352,535	
Cuba	135,292		1,470	
South America	81,885		552	
Hawaiian Islands	6,122		2,184	
Oranges, imported from—				
Mexico		1,285		4,828
British West Indies		350		2,876
Cuba		10		
Hides and skins (pounds), imported from—				
Central American States	93,867	13,289	140,514	20,656
Mexico	782,587	100,596	1,498,322	169,530
West Indies	461,799	41,293	1,785,410	145,682
South America	1,698,057	391,729	9,486,945	1,390,930
India rubber, crude (pounds), imported from—				
Central America	104,942	46,726	79,946	31,776
Mexico	9,233	2,557	13,800	5,368
West Indies	2,022	768		
Brazil	805,334	354,736	652,883	325,109
Other South America	3,600	1,181	81,044	29,761
Lead, pigs, bars, etc. (pounds), imported from—				
Mexico	12,976,533	131,192	13,873,187	154,588
Sugar:				
Not above No. 16 Dutch standard (pounds), imported from—				
Central America				
Mexico	2,338,381	45,165	309,555	2,666
West Indies:				
British	51,741,773	1,194,210	74,860,027	1,391,594
Cuba			80,269,427	1,690,924
Other West Indies	138,866,773	3,320,390	29,822,329	578,496
Brazil	15,337,779	308,361		
Other South America	12,289,652	317,718	24,635,511	517,209
Tobacco, leaf, imported from (pounds)—				
Mexico	9,354	1,863	48,400	20,097
Cuba	1,096,208	526,321	320,950	161,689
Wood, mahogany (M feet), imported from—				
Central America			533	14,353
Mexico	1,520	73,889	764	29,588
Cuba	41	3,992	200	12,814
Other West Indies			9	843
South America	5	450	2	100

Imports and exports, June, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wools (pounds), imported from— South America:—				
Class 1	115,797	\$9,980	4,133,227	\$467,226
Class 2	101,165	15,712	1,463,361	295,595
Class 3	2,030,912	186,623	2,245,862	182,686

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE FROM THE UNITED STATES

Agricultural implements:				
Exported to—				
Mexico		\$4,061		\$9,718
Central American States and British Honduras		158		511
Cuba		68		763
Puerto Rico		2,049		402
Santo Domingo		341		45
Other West Indies and Bermuda		313		671
Argentina		55,429		40,176
Brazil		838		4,193
Colombia		242		63
Other South America		26,556		3,050
Books, maps, engravings, and other printed matter:				
Mexico		6,100		10,968
Central American States and Brit- ish Honduras		7,195		8,923
Cuba		39		25,184
Puerto Rico		35		2,190
Santo Domingo		410		91
Other West Indies and Bermuda		1,697		2,882
Argentina		4,744		1,245
Brazil		1,577		21,210
Colombia		3,607		145
Other South America		7,488		2,850
Breadstuffs:				
Corn (bushels)—				
Mexico	195,975	75,251	129,499	43,992
Central American States and British Honduras	7,941	3,326	16,164	9,185
Cuba	23,929	9,601	74,263	27,017
Puerto Rico			1,000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Other West Indies and Bermuda	57,221	24,301	57,754	21,711
South America	3,855	1,652	6,299	2,337
Wheat (bushels)—				
Central American States and British Honduras	5,333	4,074		
West Indies and Bermuda	46	38	243	241
Other South America	212	176	14,184	11,921
Wheat flour (barrels)—				
Mexico	5,887	21,586	1,082	4,661
Central American States and British Honduras	18,750	70,022	23,066	103,503

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat flour (barrels)—Continued.				
Cuba	19, 065	\$60, 704	\$8, 757	\$40, 587
Puerto Rico.....	10, 475	38, 754	11, 018	48, 943
Santo Domingo.....	2, 285	9, 450	4, 737	22, 953
Other West Indies and Bermuda.	58, 107	212, 050	70, 712	306, 886
Brazil	50, 227	198, 465	40, 359	186, 711
Colombia	11, 616	45, 795	14, 493	53, 233
Other South America.....	25, 509	81, 293	32, 080	137, 345
Carriages, cars, and parts of:				
Exported to—				
Mexico.....		53, 387		274, 801
Central American States and British Honduras.....		8, 106		22, 182
Cuba.....		443		8, 851
Puerto Rico.....		832		764
Santo Domingo.....		782		1, 591
Other West Indies and Ber- muda.....		9, 016		7, 258
Argentina.....		3, 905		10, 519
Brazil.....		23, 543		1, 208
Colombia.....		1, 343		6, 199
Other South America.....		3, 937		4, 427
Coal:				
Exported to (tons)—				
Mexico.....	16, 480	49, 971	32, 671	86, 539
Central American States and British Honduras.....	691	2, 521	220	798
Cuba.....	14, 684	33, 859	16, 510	36, 174
Puerto Rico.....	1, 237	3, 199	4, 663	12, 487
Santo Domingo.....	653	2, 312	743	1, 844
Other West Indies and Bermuda.	926	2, 812	13, 379	35, 492
Brazil.....			5, 103	27, 505
Colombia.....			3, 002	6, 011
Other South America.....	25	130	861	2, 338
Cotton manufactures:				
Exported to (yards)—				
Mexico.....	1, 142, 237	64, 247	406, 031	25, 881
Central American States and British Honduras.....	1, 105, 476	60, 681	1, 535, 521	66, 704
Cuba.....	23, 715	2, 259	12, 150	1, 314
Puerto Rico.....	48, 212	2, 030	3, 400	413
Santo Domingo.....	213, 496	10, 268	115, 334	5, 684
Other West Indies and Bermuda.	616, 705	33, 229	848, 132	48, 280
Argentina.....	807, 113	42, 630	69, 372	7, 264
Brazil.....	995, 678	68, 545	684, 954	51, 222
Colombia.....	588, 186	28, 364	613, 855	42, 011
Other South America.....	2, 321, 675	126, 613	1, 420, 471	78, 626
Wearing apparel:				
Mexico.....		27, 634		22, 879
Central American States and British Honduras.....		24, 211		25, 147
Cuba.....		5, 648		1, 787
Puerto Rico.....		719		481
Santo Domingo.....		1, 756		1, 048
Other West Indies and Bermuda.		4, 700		7, 148

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton manufactures—Continued.				
Exported to (yards)—Continued.				
Argentina.....		\$5, 837		\$0, 440
Brazil.....		8, 532		3, 281
Colombia.....		3, 342		7, 697
Other South America.....		4, 601		8, 585
Cycles, and parts of:				
Mexico.....		3, 277		6, 165
Central American States and British Honduras.....		8, 808		907
Cuba.....		1, 132		610
Puerto Rico.....		3, 670		325
Santo Domingo.....		104		598
Other West Indies and Bermuda.....		5, 461		13, 005
Argentina.....		1, 396		3, 768
Brazil.....		7, 127		3, 978
Colombia.....		586		2, 671
Other South America.....		3, 111		4, 860
Iron and steel, and manufactures of:				
Builders' hardware and saws and tools—				
Exported to—				
Mexico.....		51, 175		26, 867
Central American States and British Honduras.....		23, 623		12, 270
Cuba.....		5, 330		7, 403
Puerto Rico.....		1, 671		1, 431
Santo Domingo.....		1, 075		1, 613
Other West Indies and Bermuda.....		6, 219		6, 174
Argentina.....		16, 592		32, 747
Brazil.....		22, 514		17, 261
Colombia.....		5, 197		8, 374
Other South America.....		23, 823		14, 661
Machinery—				
Sewing machines, and parts of—				
Mexico.....		11, 391		17, 912
Central American States and British Honduras.....		8, 832		8, 346
Cuba.....		50		
Puerto Rico.....		763		4
Santo Domingo.....		177		276
Other West Indies and Bermuda.....		1, 840		1, 867
Argentina.....		9, 700		18, 737
Brazil.....		9, 689		3, 304
Colombia.....		4, 103		4, 726
Other South America.....		14, 499		4, 447
Other machinery—				
Exported to—				
Mexico.....		228, 507		289, 305
Central American States and British Honduras.....		25, 877		154, 115
Cuba.....		12, 730		6, 764

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and steel, etc.—Continued.				
Other machinery—Continued.				
Exported to—Continued.				
Puerto Rico.....		\$5,327		\$2,375
Santo Domingo.....		4,004		5,424
Other West Indies and Ber-				
muda.....	11,743			7,041
Argentina.....	15,876			15,702
Brazil.....	105,085			30,047
Colombia.....	8,682			15,212
Other South America.....	58,760			65,286
Leather, and manufactures of:				
Leather, sole (pounds)—				
West Indies and Bermuda.....	6,395	1,384	2,037	447
South America.....	1,350	292	2,715	602
Leather, other—				
Exported to—				
Mexico.....		947		1,740
Central American States and				
British Honduras.....		344		760
Cuba.....		240		161
Puerto Rico.....		149		
Santo Domingo.....		183		169
Other West Indies and Ber-				
muda.....	982			1,224
Argentina.....				150
Brazil.....	2,668			1,500
Colombia.....	331			185
Other South America.....	1,766			524
Naval stores:				
Exported to (barrels)—				
Mexico.....	79	242	403	1,154
Central American States and				
British Honduras.....	1,132	2,503	952	2,228
Cuba.....	566	1,133	337	650
Puerto Rico.....	24	51	130	270
Santo Domingo.....	150	420	197	460
Other West Indies and Bermuda.	602	1,282	714	1,510
Argentina.....	5,851	10,740	9,160	17,919
Brazil.....	12,831	24,825	9,445	18,195
Colombia.....	395	775	843	1,666
Other South America.....	2,993	6,483	3,629	8,142
Turpentine, spirits of (gallons)—				
Mexico.....	510	189	749	235
Central American States and				
British Honduras.....	928	296	1,045	365
Cuba.....	7,666	2,326	5,194	1,548
Puerto Rico.....	830	267	540	166
Santo Domingo.....	46	17	80	16
Other West Indies and Bermuda.	2,612	782	2,272	734
Argentina.....	30,000	9,354	5,000	1,650
Brazil.....	42,305	13,287	21,583	5,996
Colombia.....	804	327	885	314
Other South America.....	17,542	5,815	3,948	1,350

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Oils:				
Mineral, crude, including all natural oils, without regard to gravity (gallons)—				
Mexico	648,583	\$32,542	663,502	\$28,606
Cuba	119,782	10,000	382,978	27,034
Puerto Rico.....				
Mineral, refined or manufactured, including naphthas and all lighter products of distillation, illuminating, lubricating, and heavy paraffin oil—				
Exported to (gallons)—				
Mexico	56,975	11,612	82,839	19,798
Central American States and British Honduras.....	116,923	12,665	59,112	6,578
Cuba	2,997	470	708	331
Puerto Rico	10,575	1,489	19,805	2,592
Santo Domingo.....	20,312	1,929	65,492	6,253
Other West Indies and Bermuda.....	229,382	21,798	288,559	25,276
Argentina.....	732,072	91,135	440,396	47,399
Brazil	2,092,532	177,654	2,325,829	183,376
Colombia	50,692	4,808	160,776	15,141
Other South America.....	994,676	109,491	659,459	63,932
Vegetable—				
Cotton-seed oil (gallons)—				
Mexico	29,769	6,331	75,815	15,260
Central American States and British Honduras.....	605	249	312	79
Puerto Rico.....			20	8
Santo Domingo.....	3,274	1,450	5,771	2,230
Other West Indies and Bermuda.....	23,358	6,495	72,825	18,214
Argentina.....	2,666	1,104	1,976	623
Brazil	42,521	11,781	73,538	19,577
Other South America.....	9,907	2,869	18,533	6,221
Paraffin and paraffin wax (pounds):				
Mexico	255,958	13,408	100,848	4,768
Central American States and British Honduras.....	24,220	1,592	34,329	1,687
West Indies and Bermuda.....	2,891	112	9,466	295
Brazil	30,940	1,878	23,668	1,185
Other South America.....	18,995	1,017	10,900	449
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Meat products—				
Beef products—				
Canned (pounds)—				
Mexico	12,919	1,535	8,944	1,048
Central American States and British Honduras.....	21,723	2,217	31,723	4,193
Cuba	2,496	193	5,192	399
Puerto Rico.....	576	42	672	
Santo Domingo.....				48
Other West Indies and Bermuda.....	35,367	2,937	34,142	3,010

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Beef products—Continued.				
Canned (pounds)—Continued.				
Argentina.....				
Brazil.....	18,000	\$1,462	7,560	\$648
Colombia.....	5,876	452	5,056	415
Other South America.....	19,372	1,517	12,203	1,052
Salted or pickled, and other cured—				
Exported to (pounds)—				
Mexico.....	1,100	43	880	56
Central American States and British Honduras.....	55,050	2,727	32,090	1,593
Cuba.....	2,000	97	16,000	728
Puerto Rico.....	400	22	400	20
Santo Domingo.....	4,400	193	12,000	392
Other West Indies and Bermuda.....	678,045	32,683	462,169	21,570
Brazil.....	3,800	220	3,000	150
Colombia.....	13,500	552	9,300	496
Other South America.....	253,899	12,870	172,100	9,284
Tallow (pounds)—				
Mexico.....	130,148	5,169	33,721	1,154
Central American States and British Honduras.....	274,838	12,167	269,607	10,772
Cuba.....	95,261	3,248	95,413	3,620
Puerto Rico.....				
Santo Domingo.....	78,354	2,566	12,670	470
Other West Indies and Bermuda.....	77,688	3,674	274,658	10,127
Brazil.....			67,387	2,835
Colombia.....	5,590	307	83,590	3,562
Other South America.....	2,791	117	21,712	862
Hog products—				
Bacon (pounds)—				
Mexico.....	8,080	793	8,138	692
Central American States and British Honduras.....	26,260	1,763	31,230	2,217
Cuba.....	640,000	31,959	1,196,554	70,683
Puerto Rico.....	64,102	3,204	38,205	2,280
Santo Domingo.....	1,375	49	5,400	301
Other West Indies and Bermuda.....	56,277	3,981	49,288	3,917
Brazil.....	2,825,364	185,831	1,508,615	95,617
Colombia.....	1,800	90	361	37
Other South America.....	11,289	769	43,259	3,211
Hams (pounds)—				
Mexico.....	12,161	1,353	16,679	1,882
Central American States and British Honduras.....	27,515	2,874	28,713	3,351
Cuba.....	328,400	29,555	284,231	30,891
Puerto Rico.....	75,012	6,050	60,612	5,455
Santo Domingo.....	3,189	373	5,720	607
Other West Indies and Bermuda.....	71,431	7,451	104,672	10,043

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Meat products—Continued.				
Ham (pounds)—Continued.				
Brazil.....			8,415	\$725
Colombia.....	11,652	\$921	12,721	1,080
Other South America.....	63,039	6,714	66,344	7,122
Pork (pounds)—				
Central American States and British Honduras.....	130,350	5,590	119,095	5,214
Cuba.....	31,200	1,459	15,000	644
Puerto Rico.....	716,200	32,760	283,000	12,397
Santo Domingo.....	6,300	306	11,200	525
Other West Indies and Bermuda.....	1,892,160	88,806	1,501,450	68,478
Brazil.....	1,600	73	11,000	412
Colombia.....	10,100	488	7,100	368
Other South America.....	173,200	8,119	319,300	14,610
Lard (pounds)—				
Mexico.....	465,492	24,737	511,063	23,303
Central American States and British Honduras.....	220,602	12,546	347,866	17,475
Cuba.....	2,611,243	130,562	2,638,855	113,851
Puerto Rico.....	381,060	19,053	393,264	19,345
Santo Domingo.....	30,414	1,649	53,424	3,064
Other West Indies and Bermuda.....	379,931	22,295	604,150	33,595
Argentina.....	2,360	123	2,000	107
Brazil.....	1,549,020	96,941	1,827,346	94,795
Colombia.....	32,105	1,626	287,615	14,989
Other South America.....	964,507	54,731	876,693	47,639
Oleo and oleomargarine				
Exported to (pounds)—				
Mexico.....			424	59
Central American States and British Honduras.....	1,203	124	1,930	185
Puerto Rico.....				
Other West Indies and Bermuda.....	94,560	8,751	218,630	20,797
Colombia.....	8,000	760	6,560	691
Other South America.....	38,479	4,536	43,300	4,708
Dairy products—				
Butter (pounds)—				
Mexico.....	15,698	2,657	22,247	3,900
Central American States and British Honduras.....	19,375	3,140	30,638	5,010
Cuba.....	2,804	535	5,602	1,009
Puerto Rico.....			3,600	412
Santo Domingo.....	3,150	415	7,200	1,004
Other West Indies and Bermuda.....	141,657	21,129	148,521	21,484
Brazil.....	29,562	5,255	49,134	5,922
Colombia.....	6,567	947	7,474	1,089
Other South America.....	51,011	6,734	55,700	7,335
Cheese (pounds)—				
Mexico.....	8,082	824	16,920	1,836

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, comprising meat and dairy products—Continued.				
Dairy products—Continued.				
Cheese (pounds)—Continued.				
Central American States and British Honduras.....	15,373	\$1,567	19,566	\$2,088
Cuba.....	2,600	428	7,703	1,190
Puerto Rico.....	1,720	194	4,517	585
Santo Domingo.....	3,487	374	4,037	496
Other West Indies and Bermuda.....	59,892	6,570	72,179	8,092
Brazil.....			959	132
Colombia.....	6,898	812	9,532	1,079
Other South America.....	7,687	877	18,524	2,388
Seeds, including clover, cotton, flaxseed or linseed, timothy, and all other:				
Exported to—				
Mexico.....		734		126
Central American States and British Honduras.....		630		500
Cuba.....		62		100
Puerto Rico.....		38		24
Santo Domingo.....		35		114
Other West Indies and Bermuda.....		291		131
Argentina.....				
Brazil.....				5
Colombia.....		36		364
Other South America.....		103		311
Sugar, refined (pounds)—				
Mexico.....	30,202	1,610	18,844	882
Central American States and British Honduras.....	118,275	5,784	77,524	3,491
Santo Domingo.....	3,450	193	5,754	291
Other West Indies and Bermuda.....	137,467	6,489	165,590	8,849
Argentina.....				
Colombia.....	84,568	4,090	56,632	2,879
Other South America.....	120	7	8,762	435
Tobacco:				
Unmanufactured (pounds)—				
Exported to—				
Mexico.....	168,100	13,578	17,223	1,515
Central American States and British Honduras.....	7,820	853	15,264	2,361
West Indies and Bermuda.....	172,993	16,703	101,679	16,893
Argentina.....			10,800	965
Colombia.....	9,180	1,092	800	49
Other South America.....	54,483	4,823	82,744	6,76
Tobacco:				
Manufactures of, including cigars and cigarettes (per M)—				
Exported to—				
Mexico.....		4,620		262
Central American States and British Honduras.....		8,800		8,983
Cuba.....		7,402		16,603

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco—Continued.				
Manufactures of, including cigars and cigarettes (per M)—Con.				
Exported to—Continued.				
Other West Indies and Bermuda		\$17, 441		\$22, 531
Argentina		2, 656		2, 053
Brazil		50		
Colombia		1, 477		17
Other South America		3, 075		6, 538
Wood, and manufactures of:				
Exported to—				
Mexico		32, 982		26, 771
Central American States and British Honduras		3, 012		8, 153
Cuba		93		7, 392
Other West Indies and Bermuda		1, 673		657
Argentina		20		
Brazil				
Colombia		348		1, 021
Other South America		325		174
Lumber (M feet), including boards, deals, planks, joists, and scantling—				
Exported to—				
Mexico	5, 930	\$5, 343	12, 780	237, 886
Central American States and British Honduras	1, 017	15, 647	629	8, 468
Cuba	2, 263	25, 959	2, 117	20, 380
Puerto Rico	328	4, 181	810	9, 667
Santo Domingo	195	2, 682	371	5, 132
Other West Indies and Bermuda	3, 452	47, 616	2, 785	40, 813
Argentina	5, 961	78, 371	2, 549	49, 395
Brazil	6, 759	83, 201	5, 075	72, 644
Colombia	454	4, 683	491	6, 192
Other South America	3, 716	45, 093	5, 218	62, 122
All other lumber, including shingles, shooks, etc.—				
Exported to—				
Mexico		28, 525		35, 346
Central American States and British Honduras		10, 213		7, 557
Cuba		4, 448		7, 007
Puerto Rico		3, 955		429
Santo Domingo		1, 355		294
Other West Indies and Bermuda		20, 928		4, 886
Argentina		14, 678		36, 092
Brazil		1, 253		3, 972
Colombia		518		615
Other South America		11, 044		23, 971
Manufactures of, including—				
Doors, sash, and blinds				
Moldings, trimmings, and other house finishings				

Imports and exports, June, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE, ETC.—Continued.

Articles and countries.	June.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wood, and manufactures of—Cont'd.				
Manufactures of, etc.—Cont'd.				
Hogsheads and barrels, empty.....				
Household furniture.....				
Wooden ware.....				
All other.....				
Exported to—				
Mexico.....		\$31,007		\$40,575
Central American States and British Honduras.....		23,887		25,974
Cuba.....		7,586		6,625
Puerto Rico.....		3,582		1,376
Santo Domingo.....		1,324		1,383
Other West Indies and Ber- muda.....		17,151		12,433
Argentina.....		5,535		13,962
Brazil.....		9,188		7,089
Colombia.....		4,942		5,549
Other South America.....		17,218		10,632
Wool, and manufactures of:				
Wool, raw (pounds)—				
Exported to—				
Mexico.....	391,259	34,583	60	6

URUGUAY.

DISCOVERY OF THE MICROBE OF YELLOW FEVER.

The Bureau is indebted to Señor PRUDENCIO DE MURGUIONDO, Consul General of Uruguay in United States, for a copy of *La Nación* of June 11, 1897, containing, in full, a lecture delivered by the eminent Professor SANNARELLI on the subject of his researches, and discovery of the yellow fever microbe. The article is very lengthy and of a scientific character, which renders its publication in full in the MONTHLY BULLETIN impracticable.

The statistics presented by Professor SANNARELLI show the appalling number of deaths which have resulted from the dreaded scourge of yellow fever within the past decade, and an estimate is made of the loss to commerce entailed by the recurrences of the epidemic in the various countries bordering the Gulf of Mexico, in the West Indies, and on the Atlantic Seaboard of South

America. He states, that in Cuba alone, the Spanish army has lost by death from yellow fever 10,793 soldiers within the last two years.

He speaks of the propagation, cultivation, and inoculation of the microbe, and of a series of interesting experiments upon horses, dogs, rabbits, and various other animals. Experiments were also made upon five men.

It has been ascertained that the microbe is found in the blood and in the interior parts of the tissues, and it is to this fact that the Professor ascribes the failure of so many physicians who have sought the microbe in the black vomit, which is characteristic of the disease. The microbe was found to be stick-like in form, with rounded extremities, and in the demonstration of artificial cultivation it gathers in pairs, and in the tissues it assembles in small groups. In length it varies from two to four millesimals of a millimeter.

According to Professor SANNAPELLI, the yellow fever is undoubtedly very contagious, a fact established by its transmission by sea from one country to another, and no part of the world can be considered as exempt from the invasion of the deadly germ.

VENEZUELA.

NEW MINISTRY.

General JOAQUIN CRESPO, Constitutional President of the United States of Venezuela, by an act dated June 28, 1897, countersigned by his Secretary, General JOSÉ R. NUÑEZ, has appointed a new cabinet, constituted as follows:

Minister of the Interior, Doctor HERIBERTO GORDON.

Minister of Foreign Affairs, Señor DON P. EZEQUIEL ROJAS.

Minister of the Treasury, Señor DON LUIS A. CASTILLO.

Minister of War and Navy, General JOSÉ RAFAEL RICART.

Minister of Fomento, Doctor ADRIANO RIERA AGUINALDE.

Minister of Public Instruction, Doctor FEDERICO CHIRINOS.

Minister of Public Works, General GEORGE UZLAR, JR.

General E. IBARRA HERRERA, governor of the Federal District, by virtue of his office, has a seat in the Venezuelan cabinet.

The following modifications of the tariff of Venezuela have been officially promulgated:

CLASS 1.—*Free.*

There are included in this class: Mineral waters, formerly in third class; iron ore and old iron, suitable for foundry purposes, formerly second class; potato sprouts, formerly third class; windmills, formerly second class.

CLASS 2.—*10 centimos per kilo.*

Liquid carbonic acid gas; elbows for water pipes; glass dust.

CLASS 3.—*25 centimos per kilo.*

Cotton, formerly prohibited; asbestos; harness, formerly second class; muscovado sugar, formerly prohibited; gum arabic, formerly fifth class; pure lard, the mixtures, and the oleomargarine, formerly comprised in this class, are excluded; poisons used in preserving hides, formerly fifth class.

CLASS 4.—*75 centimos per kilo.*

Refined white sugar, formerly prohibited; bituminous oil for cleaning harness; painted rope mats for tables; naphtha; pork lard, mixed with other greases and oleomargarine, formerly third class; wooden strips for matches, formerly prohibited; parlor air guns are transferred to seventh class.

CLASS 5.—*1.25 bolivars per kilo.*

Rum of all sorts, except that made from sugar cane, the importation of which is prohibited; brandy or cognac or essences thereof; absinthe; gin and essences to 22 degrees Cartier; beyond this grade the duties will be calculated proportionately, formerly sixth class; cotton batting; gunpowder, formerly sixth class; plug tobacco (el tabaco hueva) and twisted chewing tobacco, formerly sixth class.

CLASS 7.—*5 bolivars per kilo.*

Parlor air guns, formerly fourth class; the importation of matches is prohibited.

CLASS 9.—*20 bolivars per kilo.*

The importation of ready-made clothing, formerly in this class, is prohibited by Article 3 of the new law.

The tariff law recently passed has two new articles, as follows:

ART. 4. The Executive shall have the power to prohibit the importation of all or any pieces of all kinds of ready-made clothing, of hats of all classes, caps, helmets, and trimmed caps, through those custom-houses of the Republic in whose jurisdiction such industries or trades may have acquired the necessary extension and development for the supply of said articles, without detriment to the consumers.

ART. 13. Articles imported into the country as disconnected parts of a whole for the purpose of avoiding duty, whether in a single package or in separate packages, shall pay the duty of the class to which the article belongs when put together.

There is this difference between Article 4 of the old law and Article 5 of the new law: By the first, saltpeter could be imported only by druggists and in small portions; by the second, the quantity is not limited, and it can be imported by anyone with the proper permit.

Between Article 11 of the old law and Article 12 of the new law there is this difference: By the first, the Governor was authorized to increase, diminish, and suppress duties without specifying the article; by the second, he is authorized to diminish and suppress duties on the necessities of life only when unforeseen circumstances make it necessary, etc.

GREATER REPUBLIC OF CENTRAL AMERICA.

TREATY OF CENTRAL AMERICAN UNION.

CONSULATE OF THE UNITED STATES OF AMERICA,

Tegucigalpa, Honduras, June 29, 1897.

HON. JOSEPH P. SMITH,

Director of the Bureau of American Republics, Washington, D. C.

SIR: I have the honor to inclose a copy of a Treaty of Union, celebrated June 15, 1897, at Guatemala between the five republics of Central America, together with a translation I have made of the same.

I am, sir, your obedient servant,

WM. M. LITTLE, *Consul.*

The Governments of Guatemala, Costa Rica, and that of the Greater Republic of Central America, by means of their respective delegates and plenipotentiaries, to wit: Messrs. (Licentiate) ANTONIO BATRES JAUREGUI, MARIANO CRUZ, and ANTONIO GONZALES SARAVIA, for Guatemala; Mr. (Licentiate) LEONIDAS PACHECO, for Costa Rica; and Messrs. (Doctors) TIBURCIO C. BONILLA and MANUEL DELGADO, for the Greater Republic of Central America.

Desiring that the union of Central America in a definite manner may be realized as soon as possible by the immediate broadening of their mutual political relations, from this time united into one before foreign nations, and the States having harmonic bases of union, identical guarantees and homogeneous principles of liberty and progress, after having exhibited their full powers, which are found to be in proper form, and after due conference and discussion, have in effect resolved upon the following stipulations:

ART. 1. The Republics of Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, and Salvador form from to-day one nation, free and independent, which is named "Republic of Central America."

ART. 2. The Republics signing, which constitute the new political union, preserve their entire liberty and independence, except in those points which this treaty expresses and with reference to which they ought to be considered as one nationality.

ART. 3. They preserve their autonomic government in regard to the administration of their internal affairs, and their uniting into one shall have for its only object that in their international relations they shall appear as one entity, in order to guarantee their common independence, right, and respectability.

ART. 4. With this object the Republics, which in the future shall be called States, agree in forming a national executive power whose chief shall have the character of President of Central America.

ART. 5. The Presidents of the present Republics shall be called Chiefs of State.

ART. 6. The Presidency of the Republic of Central America shall be exercised alternatively, by turn, by the respective Chiefs of State, in alphabetical order of nations, thus: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, and Salvador.

ART. 7. The turn shall be annual, and shall begin the 15th of September of the present year if on that date the Treaty shall have received its definitive approval; and if it shall not have received it, on the date which shall opportunely be fixed by the majority of the States.

ART. 8. The President of the Republic of Central America shall be assisted by a Council of two Delegates for each of the States, who shall have the character of responsible Ministers.

ART. 9. The failure or absence of some of the said Delegates, whenever a majority should concur, shall not obstruct their deliberations and resolutions.

ART. 10. To attest their acts and to be the organ of communication, the President of Central America shall designate one of the members to assume the Secretaryship of State.

ART. 11. The counselors shall be nominated for one year, by the Executive of State, being eligible for reelection.

ART. 12. In all the resolutions which affect the exterior policy of Central America, the President must proceed with consultation with the Council and with the vote of the absolute majority of those who are present. The vote of the President shall be decisive in case of tie.

ART. 13. The attributes of the President of Central America, in concurrence with the Council, are:

(a) To defend the independence and honor of the nation and the inviolability of its territory.

(b) To observe the stipulations of the present treaty, and to cause it to be observed by the States.

(c) To procure, by pacific means, the maintenance of public order in the States.

(d) To determine, in necessary cases, the manner and recourses with which each of them must contribute to the defense of the territory and the national honor.

- (c) To nominate diplomatic ministers, consuls, and consular agents.
- (f) To receive the ministers and other envoys of other nations and to give exequatur to the commissions of foreign consuls.
- (g) To cultivate and encourage foreign relations.
- (h) To issue passports to ministers and envoys of other nations and to withdraw the exequaturs of consuls in cases provided by law.
- (i) To determine the budget and the form in which the States ought to contribute to the common expenses.
- (j) To maintain harmony between the States.
- (k) To celebrate, on occasion, treaties of peace, friendship, commerce, navigation, and extradition, or agreements, contracts, and stipulations which should relate to the general interests of Central America, being obliged to submit to the approval of the Assembly of each State those that relate to its peculiar interests or which may have been celebrated at its request.
- (l) To procure the greatest possible extension of the ways of communication between the States and of the commerce on their coasts.
- (m) To procure the greatest and earliest unity in system of moneys, weights, and measures, under the decimal system, and fiscal and customs union, as well as uniformity in the plan of studies (education).

ART. 14. The Council is, moreover, authorized to unfold in its work the bases which may conduce to the unification of the interests of Central America, especially in the Legislative branch.

ART. 15. The diplomatic and consular representation shall hereafter be in the name of the Republic of Central America.

ART. 16. In exercising the attribute to which Article 13 refers, the Council shall take care that the representation proceed equally from the different States.

ART. 17. It is understood that whenever a State may need, on its own account, diplomatic or consular representation, it shall be provided with the personage which it may indicate.

ART. 18. The principal duty of the Council is to maintain fraternal harmony between the States; and if its good offices should not reach the desired end, recourse shall unflinchingly be had to the procedure of arbitration.

ART. 19. It is recognized that this treaty has no other aim than that of approximating the definitive organization of the Central American country; that, consequently, no other proceeding shall be taken into account, nor any interpretation of its clauses be admitted, other than such as, by pacific means and with reciprocal convenience, shall tend to this end.

ART. 20. The Republic of Central America shall be considered as organized whenever more than one State shall concur in its formation; and the failure to accept any clause or clauses here agreed upon shall not hinder the State that may reject the compact from entering the Union, provided always that, in the opinion of the Council, this compact be not essentially affected thereby.

ART. 21. The native of any of the States shall not be considered a foreigner in another State, and shall be under the conditions of a native, if he manifests his desire so to be before those in charge of the civil register.

ART. 22. The civil and political capacity of a Central American, the requisite

of the foregoing article being fulfilled, shall be governed by the law of the State in which he may reside with respect to acts committed in it.

ART. 23. Consequently, the option to which Article 21 refers shall give them the character of natural citizens, with all their obligations and guarantees, and domicile shall give them all the rights and duties of the locality, without any exception whatsoever.

ART. 24. The documents issued by any functionary, being legalized, shall have force and vigor in any State, according to its laws; but for the exercise of professional titles the respective permission shall, in addition, be necessary, and for exercising the office of notary it is also required to fulfill the special requisites of the laws of the State.

ART. 25. The States of Central America shall make common cause in international questions which may affect their sovereignty or independence.

ART. 26. The aid which on occasion, one State may lend in the service of another shall be at the cost of the one which furnishes it.

ART. 27. The President of the Republic of Central America, in concurrence with the Executive Council, shall determine the manner and form of assistance in order that unity of action may exist.

ART. 28. The disposition of the superior command of the forces shall be subordinate to that of the State in which they may be found, except when the President of the Republic shall assume the direct command. Aid must be tendered in the place of conflict.

ART. 29. In such cases, all that relates to peace shall be determined by the National Executive.

ART. 30. Peace between the States of Central America shall be guaranteed by the recognition of the principle of noninterference. This does not prevent the reciprocal and spontaneous aid which the States may loan for the maintenance of the peace when it is desired of them.

ART. 31. Consequently no Chief of State can, of his own will, interfere in any way in questions concerning the internal government of another State.

ART. 32. In fulfillment of Art. 18, when one of the States thinks itself threatened or offended by another, it shall direct a memorandum to the Executive Council, in which account shall be given of the details of the pending controversy and all the necessary explanations offered, meantime maintaining matters in statu quo.

ART. 33. The other side having been heard, and the conciliatory intervention of the Executive Council not being efficacious, notice shall be given to the parties that within a fixed time they shall nominate an arbitrator. In case of disagreement, the same Council shall designate said arbitrator. For the resolutions which may have to be made in these cases, the Council shall be considered as formed of the members who should not have direct interests in the question; and if the President of the Republic should have to separate himself, the qualified members shall designate by a majority the person who shall have a double vote in case of tie. The arbitral award shall have the force of a definitive sentence.

ART. 34. No State shall authorize or allow in its own territory acts hostile to any of the other States.

ART. 35. The concentrating of political emigrants shall be carried into effect without other procedure than the demand of the Government interested.

ART. 36. The right of asylum is inviolable, as well in the States as in the Republic, except in the cases provided in the compacts of extradition.

ART. 37. The responsibilities, pecuniary, or of whatever other kind, which the respective States may have incurred, or which they may hereafter incur, shall concern the party obligated.

ART. 38. In order that in the Constitutions the same political spirit which is going to facilitate their definitive mission may prevail, as bases of constitutional public right, the following is established:

- (a) Separation of church and state and absolute respect for beliefs.
- (b) Freedom of the press without previous censure. The misdemeanors and offenses of the press are subject to the cognizance and restraint of the tribunals.
- (c) Freedom to bequeath by will and testament, with only such restrictions as the laws may determine in regard to inheritances or legacies in favor of institutions of a religious character and allowances to heirs.
- (d) The inviolability of human life for political crimes.
- (e) Absolute equality in a civil capacity of man and woman.
- (f) The purely civil character of acts which may establish or modify the civil capacity of persons; but this does not hinder the celebration of any religious ceremonies whatsoever.
- (g) The abolition of every entailment or institution of mortmain, except those that should have any object of beneficence or of public instruction.
- (h) The guaranty of habeas corpus.
- (i) The inviolability of property, except in case of expropriation for public utility and need, legally confirmed and with previous indemnification, which in case of war does not have to be previously made.
- (j) Absolute independence between the legislative, executive, and judicial powers.
- (k) Inviolability of person, except in case of crime or default, detention for investigation not being allowed to continue more than five days.
- (l) Substantive laws shall not be retroactive except in matter of punishment when they favor the criminal; but neither confiscation nor torture is allowed.
- (m) Equality before the law.
- (n) The right of individual or collective petition is recognized.
- (o) The right of meeting peacefully and without arms, and for lawful purposes is recognized.
- (p) The right of defense is inviolable.
- (q) Every citizen is free to fix his residence, and to enter the country or leave it, except in case of being subject to responsibilities.
- (r) The domicile is inviolable and can not be searched except in the cases and with the formalities that the law prescribes.
- (s) In no case shall it be allowed to take possession of, much less examine, the private papers of the inhabitants of the Republic without order from a competent judge.
- (t) Instruction is free except with such restrictions as morality may demand;

but that which may be given in the establishments sustained by the State, is laical, gratuitous, and obligatory.

ART. 39. The declaration of these principles does not prevent each State from establishing in its own constitution others that it may deem expedient.

ART. 40. The prior treaties celebrated between the States shall remain in force in so far as they may not be opposed to the present compact.

ART. 41. The executive council, five years having passed, or sooner if it should be possible, shall convene a national assembly to pronounce the definitive Constitution of Central America. Said period shall be capable of being prorogued at the discretion of the executive council.

The National Assembly shall be composed of ten representatives for each State, and five substitutes.

ART. 42. The coat of arms and the national banner shall be those of the old Confederation.

The present treaty shall be submitted to the approval of the respective assemblies or constituent conventions, which shall opportunely be convoked by each State, procuring to obtain its ratification before the 15th of next September.

Nevertheless, if on that date any or all of the ratifications should be wanting, that shall not violate what has been stipulated.

This compact shall be held to be accepted, without the necessity of exchange, from the day that all the Governments of Central America may have communicated the approbation of their respective congresses.

In testimony whereof the undersigned plenipotentiaries have signed and sealed it in the number of three copies, in Guatemala, the 15th of June, in the year 1897.

ANTONIO BATRES.
 MARIANO CRUZ.
 ANTONIO GONZALES SARAVIA.
 LEONIDAS PACHECO.
 T. G. BONILLA.
 MANUEL DELGADO.

RAMIE.

ITS CULTIVATION AND MANUFACTURE.

Experiments which have been going on for years have demonstrated the fact that ramie may be grown successfully and profitably in many localities of South America, Central America, Mexico, and United States. The reason that the production of this valuable plant has never passed beyond the experimental state in those countries, is to be found in the fact that there exists on the American Continent no home market for the finished machine-decorticated crude fiber, called technically "commercial ramie,"

which must be first cleaned, then ungunmed, separated, and combed.

To the present time there have existed on this continent no factories devoted properly or exclusively to the working of the crude, or even Oriental-cleaned, fiber into the various forms of manufactured goods to which it is adapted.

It is stated on good authority that there are in the British Islands and on the European Continent many such manufactories in successful operation, which are supplied with raw material from India, China, or Japan, hand cleaned, as well as decorticated, and prepared for the loom by the cheap labor of those countries.

Within a recent period mechanical appliances have been perfected whereby the processes of decortivating, cleaning, and ungunming, as well as separating, may be accomplished by the intelligent labor of the various countries of America. To make the ramie industry one of the prominent and most profitable of the present time on this continent, it remains only to establish manufactories (to contract for and use this crude fiber) on a scale commensurate with the possibilities. As a step in this direction, and with the view to encouraging and fostering the new and beneficent industry, the matter has been brought before the Congress of the United States, and the measure will hereafter be pressed with the degree of earnestness and hope of success, which it is believed it deserves.

From a communication addressed to the Bureau by Mr. S. H. SLAUGHT, of Washington, D. C., the following extracts are taken:

The ramie industry in this country has had the fortune to fall into peculiar conditions, on account of its supposed tropical nature, and into the hands of those thinking only of the production of something to export to Europe to suit their ideas and demands, and not of home consumption or manufacture. In order to demonstrate and develop the immense business proportions and wealth of the ramie industry, we must have a home market for the machine-decorticated fiber; and to that end there must be a factory or factories by means of which it may be wrought into goods to be used by our people. Nothing short of this will stimulate the growing of the plant or start the industry successfully. A perfected decorticator alone will not accomplish the purpose.

Money can not be obtained to build machinery, or to perfect it, until the demand for it exists, and that will be when we have factories to use the crude fiber and are able to contract with our farmers to raise it. This is what I propose to accomplish. No one can afford to plant large crops of ramie or build machinery until this market is created and a demand for raw material exists.

Now, the people want and need this ramie industry, and to raise less wheat, cotton, corn, etc., and more wool and silk to use in connection with ramie, and thus make all of our own high-priced goods and materials. We can make them better and cheaper, too, as well as keep our gold at home.

I have secured the necessary buildings, and most of the machinery is now ready for the mills. To start the factory, we shall import the fiber (which we can not get on this continent) from India, already decorticated and cleaned. At the same time, we will grow a field of the plant to demonstrate that it can be raised here; harvest, decorticate, clean, ungum, separate and comb, and then manufacture it into merchantable products.

We will also contract for the purchase (when we have the mill running) of raw fiber grown in the United States and Spanish American countries, paying 6 cents per pound net, if our Government will foster and protect us for a period of five years, and we have the cooperation of those wishing to benefit from it. We will be able to pay growers of the plant double the price obtainable for export purposes under other or the present circumstances.

In previous articles on the subject I have stated that "1,000 pounds of crude dried fiber could be produced to the acre from each cutting," or "3,000 or 4,000 pounds from three or four cuttings;" also "that a \$3,000 outfit of machinery for leafing, cutting, decortivating, drying, and baling crude ramie fiber for the mill, factory, or market could handle the product of 100 to 150 acres in sixty days. I will say now that I will make a \$3,000 outfit take care of 200 acres, though I never have said so before. I also assert that 20,000 pounds of green crop can be grown on an acre in two cuttings."

It will be interesting to know that great efforts are being made in the right direction to promote this ramie industry in the best interests of the whole people of the New World, and I quote from United States Senate Documents Nos. 47 and 57, Fifty-fourth Congress, second session, reprinted Fifty-fifth Congress, first session.

PROMOTION OF THE RAMIE INDUSTRY.

[Extracts from Senate Documents Nos. 47 and 57, Fifty-fourth Congress, second session.]

My object is to get the public to take hold of and promote it, or, rather, to go largely into the business. What I am asking of the Government is to that end—not only to help us to what is naturally spent (wasted) in starting any new enterprise, but especially manufacturing textiles. As all know, many even fail in the attempt. The bonus that I am asking of the Government, the public feel, is not only necessary to start it, but that it will be a sure and certain success if the Government is back of it. Then, everybody is willing to subscribe his mite, and that is what we want. I do not want a life position in the Government employ or, to make a political position, but only what is necessary to make a great industry for our country, and all get the benefit from it as soon as possible; at least in three or five years to make it worth several hundred millions annually in savings, as well as prevent that amount going abroad annually—in gold, too—and to benefit the farmers (which benefits everybody), all

business, and the whole country. Then, the employment of labor and skill in this and the factories again benefits all. And these goods can be made at home for half the money sent abroad for them now—\$100,000,000 annually—thus in four ways benefiting every man, woman, and child, rich or poor, high or low. I want it to be a ramie industry—to make ramie goods as ramie—as well as American, and that our boys and girls shall have the benefits of the trades it will offer, and that they can commence in it young, in connection with their college education.

I.—*The importance of the ramie industry.*

Ramie is from the bark of a perennial plant grown for ages in China, Japan, Java, India, and other oriental countries. It is stronger than silk, of a luster almost its equal, and when manufactured into cloth will wear better. It is a staple in those countries, and from them European nations get their supply, which is manufactured largely into goods sold to us as silk and worsted. For a long time public attention has been called to it as a desirable product to be raised and manufactured here. It is very prolific, producing in China, in latitudes equivalent to ours, three crops a year, one for every two months during the growing season, each crop producing at the rate of 1,000 pounds to the acre crude, dried fiber. When this industry shall have become well established here it will command a market which would support a large agricultural population and many manufacturing enterprises, thus making our industries more diversified.

II.—*Its feasibility.*

Ramie can be grown readily in the United States from the warm soils of New Jersey to Florida, through all the Southern States west to the Pacific Coast, and thence north to the State of Washington, producing not less than two crops a year for fiber, and has been known to produce from fifteen to twenty years with proper care without replanting. The product, therefore, is large, unquestioned, and at comparatively small cost to the farmer after the first well-rooted crop. The crop, when properly planted and established, covers the whole ground and grows with such vigor as to exclude weeds and does away after the first year with the necessity of its cultivation. It should be cut while green, soon after the stalks begin to brown at the roots, and should be grown with such an acreage either by individuals or in the community as to warrant the use of machinery for cutting, leafing, hauling, breaking, separating, drying, and baling, so as to keep the machinery at work continuously from the first cutting to the close of the season. This outfit for machinery will cost about \$3,000, and would suffice for from 100 to 150 acres.

The raw Chinese ramie commands six cents a pound in our markets, and, while it is cleaner than the crude fiber produced as above, there will be, when the industry shall have become established, such a demand as to command a like price. It is safe to say, on a conservative estimate, that, grown on an acreage of 100 acres, handled on the plan above suggested, the farmer can net not less than \$50 and thence up to \$100 per acre for an average of five years.

Everything, from the mature plant to the dry bale, is done by machinery,

with small assistance from hand help, the stalks being crushed between rollers and broken on breaks, and the pieces of wood knocked out while fresh in the sap, leaving the crude bark incasing the fiber to be carried through the drier by machinery to the baler. The wood thus separated can be used for fuel for the power needed, leaving the ashes and refuse for fertilizers, if necessary.

This baled crude fiber goes to the manufacturers to be prepared for carding and spinning. In its present condition it has all of the outer bark, some fragments of wood, it may be, and is full of gum.

The purpose of the process following is to clean the fiber by separating the bark and the fragments of wood, if there are any, with a large portion of the gum, leaving the fiber with enough gum to hold it together. The process called cleaning the fiber is performed by machinery, with hand assistance as aforesaid, and can be performed in multiple quantities to any extent desired and to any amount.

Up to this point the process can be carried on by machinery which requires only ordinary skill in the manipulation, which will come from experience.

The final process for complete and full degumming requires the skill and judgment of the expert, who shall watch the operation and determine how far to go and when to stop to accomplish the separation of the fiber into individual cells (which in ramie are from three to six inches in length) and to carry off the gum which had held the fiber together. This ungumming is a much more difficult and by far the most particular and important operation of all, as we now come down to the delicate cell, three to six inches in length, as fine as silk, which cells must be entirely freed from gum, and completely separated from each other without unnecessary tangling, injury, or loss of gloss or strength. They must be as free, clean, and separate from each other as wood, camel's hair, or alpaca, in order to be manufactured into goods entirely by machinery.

All this work of final preparation must be handled and manipulated by machinery under the eye of experts, in connection with and by a process which must soften, absorb, and carry away the gum without harsh manipulation or means, leaving the final product in quality as above described, and which process has been thoroughly tested and successfully used.

TRADE MISCELLANY.

BRAZIL.

Pará waterworks.

The government of the State of Pará, Brazil, is inviting bids for the purchase of the present waterworks of the city of Pará and for the extension of the system. Tenders will not be received later than the 18th of November next.

American wheat.

Merchants of Rio de Janeiro have chartered two vessels, now at San Francisco, to convey cargoes of California wheat to Rio. This is the first time in history that such a thing has occurred, and is attributable to the short crop in the Argentine Republic and Uruguay.

BRITISH HONDURAS.

Demand for machinery. The municipal board of the city of Belize has under consideration the erection of an electrical plant for lighting the public buildings and streets of that city. In a dispatch to the Department of State Consul MORLAN says: "I believe there is an opening for an American plant if tenders are made in competition with English companies. A telegraph line of about 200 miles is also to be erected, and I presume a telephone line will be used in connection with it. An American machine for the manufacture of ice has been contracted for and will shortly be in operation. The proprietor intends to run a brewery and cold-storage warehouse in connection with the ice machine."

COLOMBIA.

Waterworks at Panama. Vice Consul-General C. J. VIFQUAIN writes to the Department of State, on July 20, that the department of Panama has signed a contract with Messrs. EMILE LEBRUN and BELISAIRE MARENOVICH, of Belgium, for the construction of waterworks at Panama. This contract was signed on the 29th of June last, and requires that work shall be begun within six months from the date of signing, and allots two and one-half years for the completion of it. The water is to be brought from the Juan Diz River, 15 miles distant, which is capable of furnishing the city with a reliable supply of good drinking water. Heretofore the citizens have been obliged to depend upon collections from rainfalls.

MEXICO.

American manufactures. So effective was the hint given the manufacturers of the United States by Mr. JOSEPH G. DONNELLY, Consul-General at Nuevo Laredo, Mexico, in a communication to the Department of State, under date of April 4, 1897, in regard to the establishment of commercial agencies for the distribution of American manufactures in Mexico, that he is enabled to further report, on July 21, that steps have been taken for the consummation of this plan, and its inauguration is the work of the near future. Further intimation of the desirability of this enterprise is indicated in the communication of Mr. REUBEN D. GEORGE, consul at Nogales, Mexico, which appears elsewhere in this month's issue.

Yaqui irrigation canal. Work on the Yaqui irrigation canal, which has been going on for a number of years, is finally completed, and water has been turned into it. The completion of this work marks the consummation of a great enterprise, which will reclaim a vast area of arid country in northern Mexico.

Cereal crop. Advices indicate that the present cereal crop throughout Mexico promises well, better in fact than for many preceding years. The outlook in the States of Jalisco and Michoacan is exceptionally good.

NICARAGUA.

Rubber tax revoked. United States Consul O'HARA, writing from San Juan del Norte, under date of June 14, advises the Department of State that the Government of Nicaragua has rescinded the recent order placing an export tax of 10 cents per libra (Nicaraguan currency) on rubber shipped from that port.

Duty on bicycles reduced. By an executive decree issued March 9, 1897, the duty on bicycles imported into Nicaragua is reduced to 5 centavos per pound, gross weight (United States currency, 2.02 cents). Heretofore the duty has been 10 centavos, with a surcharge of 100 per cent, amounting to 20 centavos (about 9 cents) per pound, gross weight. Consul O'HARA says that there is no doubt that Nicaragua offers a good opening for the sale of bicycles. Three months ago not more than two bicycles could be seen on the streets of Managua; now they are seen everywhere, and the demand is daily increasing.

PERU.

Fiscal dues payable in pounds sterling. The President of Peru, under date of June 24, 1897, signed a decree allowing payments of fiscal dues to be made in pounds sterling, coined money, at the rate of one pound per each ten soles.

URUGUAY.

Port at Coronilla. According to recent information from Uruguay, the Congress of that country has finally authorized the construction of a port at Coronilla, as projected by Mr. EDWARD COOPER, of Montevideo. In view of the extensive exportation of live stock from Uruguay, this seems to be a most important measure. A detailed description of the proposed seaport, with the plans as submitted by Mr. COOPER, was published in the Monthly Bulletin of No. 5, 1894.

Imports of rope and twine. In reply to numerous inquiries concerning the importation of rope, twine, and cordage in general, into Uruguay United States Consul Edgar Schramm reports to the Department of State, under date of July 3, 1897, some interesting facts. He states that of twines and cords of all kinds made of the agave, or aloe plant, there was a total import valued at \$18,930, of which the United States exported \$6,396, or about one-third. The duty on this class is 31%, 5%, and 2½% on a valuation averaging from 50 to 76 cents per kilo. Rope in general, reached a valuation of \$78,849, the United States furnishing \$9,032. The duty on the latter is 31%, 5%, and 2½% on a valuation of manila at 21 cents per kilo, and lesser qualities from 15 to 19 cents per kilo. The so-called machine twine used for harvesting purposes has an entirely separate duty schedule, at the rate of 32 cents per kilo. The amount imported from United States alone in 1896 was 467,871 kilos, valued at \$149,718.

VENEZUELA.

Regulations for preventing collisions at sea. Through the courtesy of Minister Andrade, the Bureau has received a copy of an Executive decree, promulgated May 26, 1897, regulating the movement of vessels, national and private, in Venezuelan waters, with a view to preventing collision. The provisions of the decree are the same as those adopted by the International Marine Conference, held in Washington, U. S. A., in October, 1889, with slight modifications made by the United States of America.

Contract for irrigating canal. Mr. E. H. PLUMACHER, United States Consul at Maracaibo, in a dispatch dated July 6th, informs the Department of State that the Government of Venezuela has made a contract with the "Irrigation Canal Company," of Maracaibo, to construct a canal from the River Palmar to that city.

By the terms of the contract, the syndicate binds itself to organize a joint-stock company, with principal offices in the city of Maracaibo, to construct a canal to supply sufficient water for irrigating the dry lands located in the savannahs of the District of Maracaibo, and also supply a sufficient quantity of drinkable water for the needs of the city.

The National Government reserves the right to fix the charges for the cost of irrigation waters, and also for waters to be supplied at troughs and pumps for the use of cattle.

All machinery, material, etc., required to be used in the construction of the canal works will be admitted into the country free of import duties.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V.

SEPTIEMBRE, 1897.

No. 3.

RELACIONES COMERCIALES EN AMERICA. III.*

CANALES Á TRAVÉS DEL ISTMO COMO MEDIOS PARA EL DESARROLLO INTERCONTINENTAL.

Basta echar una ojeada sobre el mapa del mundo, que hoy publicamos, y en el que se muestran las distancias que se evitarían por medio de un canal á través del Istmo de Panamá, para convencerse de la importancia de semejante empresa y para comprender la fascinación que ha ejercido sobre la imaginación de los hombres durante tantas generaciones. Ha ocupado con especialidad la atención de los más grandes ingenieros del mundo, desde que la construcción del Canal de Suez vino á demostrar que semejante empresa era realizable y á poner de manifiesto sus grandes resultados en el comercio universal.

Al tratar sobre la construcción de un canal á través del Istmo, no nos proponemos, sin embargo, tomar en consideración los efectos que tendría para el mundo en general, sino los que, política y comercialmente hablando, produciría en cuanto al desarrollo de los mutuos intereses y del crecimiento futuro, sobre bases iguales, de las repúblicas del hemisferio occidental.

* El primero de esta serie de artículos fué publicado en el "Boletín Mensual" correspondiente al mes de julio de 1897.

La cuestión de encontrar una vía de comunicación más corta que la del Cabo de Hornos, entre el Atlántico y el Pacífico, ha ocupado la inteligencia é imaginación de marinos, ingenieros, inventores, economistas y hombres de estado, desde que se desvaneció la ilusión de los navegantes españoles y otros que soñaron con encontrar un pasaje abierto para el oriente. El problema de sobreponerse á las dificultades que ofrecía el angosto istmo que une á los dos continentes de América, fué solamente resuelto de una manera parcial y poco eficaz con la construcción del ferrocarril de Panamá en 1855. El éxito de esta empresa, tal como fué, no sirvió más que para estimular el interés que se sentía por el proyecto concebido medio siglo antes por ALEJANDRO VON HUMBOLDT, de unir los dos océanos por medio de un canal. Varios planes fueron propuestos, pero ningún trabajo se llevó á efecto hasta que DE LESSEPS, el constructor del Canal de Suez, no dió principio en 1881 á su estupenda y malhadada tentativa de abrir un canal á nivel de Colón ó Aspinwall á Panamá, por la parte más estrecha del Istmo.

Durante la larga discusión que precedió á este primer esfuerzo, varias rutas á través del Istmo fueron propuestas, pero la opinión general se había ya decidido á esa fecha por tres, como las más adecuadas. Eran éstas:

1ª. La ruta por el Istmo de Tehuantepec, á través de la parte más angosta del territorio Mexicano, y de 134 millas de largo.

2ª. La ruta de Nicaragua, que corre de este á oeste á través de la parte sur de la república de Nicaragua, y sigue el curso del río San Juan, aprovechando también las aguas del lago de Nicaragua. Tiene 170 millas.

3ª. La ruta de Panamá, que es de 54 millas.

La ruta de Tehuantepec fué prácticamente eliminada, sin embargo, debido á la enorme excavación que era preciso hacer (más de 130 millas) y á los inmensos gastos que ocasionarían las dificultades que habría que vencer á causa de las condiciones del terreno. Durante algún tiempo atrajo mucho la atención á esta ruta el pensamiento del distinguido ingeniero Capitan JAMES B. EADES, de construir un ferrocarril para transportar navíos, proyecto que cuenta todavía con partidarios inteligentes; pero la construcción de una vía férrea á través del Istmo de Tehuantepec, llevada

á cabo por el Gobierno de México, parece haber reelegado al olvido el proyecto de canal. Este ferrocarril, sin embargo, contribuirá poderosamente á hacer más económico el tránsito entre el Atlántico y el Pacífico. El camino es de vía ancha y atraviesa los Estados de Vera Cruz y Oaxaca, tocando también con Coatzacoalcos, Miahuatlán, Suchil, Tehuantepec y Salina Cruz. En Coatzacoalcos hace conexión con los vapores para los puertos del Golfo, la Habana, los Estados Unidos y Europa. De Tehuantepec se comunica con Oaxaca, Miahuatlán y Pachueta por medio de empresas particulares, y en Salina Cruz con los vapores para Tonala, San Benito y otros puertos del Pacífico.

Lo que se acortan las distancias por esta vía, entre los principales puertos del mundo, se ve en la siguiente tabla que fué aprobada por el Gobierno mexicano.

De—	A—	Via ferrocarril de Tehuantepec.	Via Canal de Nicaragua.	Via ferrocarril de Panamá.
		<i>Millas.</i>	<i>Millas.</i>	<i>Millas.</i>
Nueva York	San Francisco	4,925	5,651	6,107
Idem	Puget Sound	5,647	6,524	6,855
Idem	Sitka	6,347	7,113	7,555
Idem	Estrecho de Bering	7,788	8,524	9,101
Idem	Acapulco	2,722	3,507	3,988
Idem	Mazatlan	3,476	4,232	4,675
Idem	Hongkong	11,597	12,313	12,645
Idem	Yokohama	9,984	10,626	11,211
Idem	Melbourne	11,668	11,357	11,471
Idem	Auckland	9,345	9,745	9,813
Idem	Honolulu	6,566	7,399	7,705
Idem	Callao	4,661	4,312	3,873
Idem	Guayaquil	4,141	3,774	3,303
Idem	Valparaiso	6,370	5,774	5,337
Nueva Orleans	San Francisco	3,561	4,776	5,415
Idem	Acapulco	1,454	2,631	3,296
Idem	Mazatlan	2,027	3,357	3,983
Idem	Callao	3,393	3,436	3,181
Idem	Valparaiso	5,049	4,809	4,644
Liverpool	San Francisco	8,274	8,783	9,071
Idem	Acapulco	6,076	6,630	6,952
Idem	Mazatlan	6,714	7,364	7,649
Idem	Auckland	12,584	12,877	12,777
Idem	Guayaquil	7,379	6,848	6,267
Idem	Callao	7,899	7,444	6,837
Idem	Valparaiso	9,356	8,606	8,391
Idem	Honolulu	9,805	10,522	10,670
Idem	Yokohama	13,223	13,758	14,175
Idem	Melbourne	14,113	14,499	14,435

Esta notable diferencia en las distancias, dice MANUEL RIVERA, distinguido ingeniero civil de México, dará por resultado una economía de tiempo y dinero, lo cual, bajo el punto de vista comer-

cial, da á esta vía su mayor importancia. El ferrocarril será, pues, de la mayor utilidad para algunos de los puertos comerciales de los Estados Unidos.

Dejando a un lado á Tehuantepec como ruta de canal, solo las de Nicaragua y Panamá merecen ser consideradas ahora. Parece que DE LESSEPS se decidió en favor de la de Panamá, porque creía posible la construcción de un canal á nivel en aquella parte del Istmo, mientras que la topografía de Nicaragua hace indispensables las esclusas. Sin embargo, se ha llegado á la conclusión, después de haber gastado enormes cantidades de dinero, de que DE LESSEPS estaba equivocado y de que son necesarias las esclusas para concluir aquel canal. Los trabajos que habían sido suspendidos en 1889, comenzaron de nuevo en 1894, y se asegura que la cuarta parte del canal está terminada.

El canal iba á seguir casi la misma ruta que el ferrocarril que va de Colón á Panamá. Debía tener 54 millas de largo y su fondo debía quedar á 28 pies bajo el nivel de los dos océanos: su ancho iba á ser de 72 pies en el fondo y de 160 en la superficie, excepto en la sección de la Culebra, donde su profundidad debía ser de 9 metros (29.53 pies), su fondo de 24 metros de ancho (78.91 pies), y su superficie de 28 (91.86 pies). Las principales dificultades que había que vencer, eran la Cordillera, que era preciso cortar, y las inundaciones del Chagres y sus tributarios. En enero de 1884, esto es, algo más de dos años después de haber comenzado los trabajos, solamente la trigésima parte de la excavación estaba hecha, á pesar de que durante el año de 1888 se emplearon 11,000 hombres en la empresa.

La obra ha sido dirigida principalmente por franceses y casi todo el dinero gastado en ella ha salido de Francia. Si el Canal de Panamá llega á concluirse, será puramente una empresa comercial bajo la influencia europea, y tendrá poca ó ninguna significación, desde el punto de vista político, para los países del hemisferio occidental; pero si alguna llega á tener, será más bien adversa á sus intereses. De ninguna manera podría esa obra contribuir á estrechar más los lazos de confraternidad que los unen. El único objeto que se tendría á la mira, sería obtener del comercio universal, mediante el cobro de derechos de peaje, las mayores ganancias posibles, y apenas indirectamente se

prestaría atención al desarrollo del tráfico entre las repúblicas americanas.

Otra cosa sucedería con el Canal de Nicaragua. La razón principal porque esta empresa es acreedora á nuestra consideración, es su indisputable origen americano y el hecho de que aprovechará á los intereses americanos. Su causa antes se ha debilitado que fortalecido á los ojos del mundo, con los esfuerzos que se han hecho para dar á la empresa una esfera demasiado vasta en cuanto á las utilidades que va á producir, á fin de halagar al capital europeo con la esperanza de grandes dividendos. Los beneficios que resultarán del Canal de Nicaragua para los países interesados, serán tanto de carácter político como comercial, y no se estimarán por las ganancias que obtendrán los accionistas. No debe, sin embargo, deducirse de esto que no será un negocio lucrativo, comercialmente hablando. Los cálculos que se han hecho para demostrar que el capital invertido en esa obra no reportaría un interés equitativo, se han basado sobre las condiciones actuales del comercio, sin tomar en cuenta el gran aumento que es natural esperar en el tráfico entre los países directamente favorecidos por la empresa.

No es como un negocio para hacer dinero, sino como un gran factor en el desarrollo de los intereses continentales, que el canal de Nicaragua se recomienda al patriotismo de los americanos, tanto del sur como del norte. Construido con capital americano, con el apoyo de los gobiernos de América y permaneciendo bajo la influencia americana, no podría menos de ser de la mayor importancia para estrechar los intereses comerciales de todo el continente, para el desarrollo de las relaciones políticas entre nuestros países y para dar á éstos poder suficiente á fin de resistir las agresiones de cualquier enemigo común que de fuera los amenazara.

Se ha empleado como argumento contra el dominio americano sobre el canal, el Tratado Clayton-Bulwer, celebrado entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña; pero si este pacto está todavía vigente, apenas es de suponer que la Inglaterra, después de haber aceptado recientemente de una manera formal la interpretación que hemos dado á la doctrina de Monroe, que establece la independencia de los intereses americanos respecto de Europa, quiera poner en peligro sus relaciones con los Estados Unidos, combatiendo una

empresa tan ligada con los intereses del hemisferio occidental. Ni se comprende cómo pudiera perjudicar al progreso y desarrollo de este continente el hecho de que se garantizara de nuevo la neutralidad del canal, para cuyo fin se celebró el Tratado Clayton-Bulwer. Antes por el contrario, sería tal vez conveniente para todos que dicha neutralidad fuera escrupulosamente mantenida. Lo esencial es que el canal no pueda cerrarse nunca para las repúblicas americanas, ni usarse en su daño en tiempos de guerra.

Los beneficios materiales que las repúblicas americanas reportarán de cualquier canal que se construya á través del Istmo, son obvios para cualquiera que examine el adjunto mapa. No solamente se disminuirá la distancia que separa á las costas de los Estados Unidos sobre el Atlántico y el Golfo, de las del Pacifico, sino que también las de México, la América Central y del Sur, bañadas por este mar, quedarían mas cerca de las Antillas, de las costas de los otros países de la América latina sobre el mar Caribe y sobre el Atlántico, y de Europa, siendo al mismo tiempo más fáciles las comunicaciones. El desarrollo de los transportes por tierra y del tráfico llegaría á ser indudablemente extraordinario, y los ferrocarriles, lejos de ver reducidas sus ganancias, como se ha pretendido, las aumentarían.

El Capitán WILLIAM L. MERRY, de San Francisco, últimamente nombrado Ministro á Nicaragua, El Salvador, y Costa Rica, ha demostrado este hecho de una manera evidente, en una publicación que hace poco dió á luz. He aquí lo que dice:

Cuando se abrió por primera vez el canal con esclusas en Sault Ste. Marie, las empresas de ferrocarril tuvieron que iban á sufrir en sus negocios.

Se habrían opuesto á su construcción, pero felizmente para ellas, la comunicación por agua entre los grandes lagos fué abierta y la región bañada por el Lago Superior tuvo desde entonces medios baratos de transporte. Veamos lo que resultó. En 1895 pasaron 15,062,580 toneladas registradas por esa vía de comunicación que, en punto á tráfico, es la primera que existe, sin exceptuar al canal de Suez.

La población ha aumentado; se han fundado ciudades, y más ferrocarriles se necesitan para el inmenso comercio que ha resultado. ¿Es ó no evidente que esa vía barata de comunicación por agua ha contribuido a las ganancias de los ferrocarriles? Si no fuera por lo barato de los transportes, millones de toneladas de minerales estarían aún en los depósitos donde yacían, y los ferrocarriles que tenían la competencia de los transportes por agua, apenas ganarían lo suficiente para sostenerse. Pasemos ahora al Canal del Erie, que es otra lección objetiva. Dos de los mejores ferrocarriles del mundo, de vía doble, existen

en sus orillas, y los trenes que día y noche los cruzan son argumentos en favor de los transportes baratos por agua, que con la competencia, han hecho posible la existencia de aquellas líneas férreas. Compárese la notable diferencia que hay entre el ferrocarril del Erie, que no reconoce competencia por agua, y cuyas acciones están al 14, y el New York Central, que tiene la competencia del río Hudson y del canal del Erie, y cuyas acciones están al 101. Ambos ferrocarriles pueden servir como ejemplos para ilustrar el argumento en referencia.

Se podrían citar muchos casos más, aunque de menor importancia, para demostrar que al oponerse al Canal de Nicaragua, las compañías de ferrocarril cometen un grave error, lo que prueba que el humano criterio se perturba con facilidad cuando el interés personal está en cuestión. Los ferrocarriles absorben necesariamente una porción considerable de los beneficios de los productores, á fin de asegurar ganancias á los grandes capitales invertidos en su construcción, pero son incalecibles las ventajas que ellos ofrecen, transportando toda clase de carga, llevando rápidamente la correspondencia y conduciendo pasajeros á módicos precios. No habría sido posible sin ellos el desarrollo del interior del país, y los transportes baratos por agua, con un costo en proporción de uno á diez ó de uno á quince, harán más útiles las vías férreas y aumentarán sus ganancias en vez de disminuirlas. * * * La aparente paradoja de que los transportes baratos por agua son útiles para los ferrocarriles, se debe al carácter distinto de los dos sistemas, pues el de agua hace un servicio diferente del que hacen los ferrocarriles, pero que es como un complemento de aquél. La carga que se lleva por agua no significa pérdida para las compañías de ferrocarril. Los transportes por agua no solamente dividen el trabajo, sino que crean nuevos tráficó, de los cuales se aprovechan los ferrocarriles.

Peró volviendo á mi argumento principal, pregunto: ¿por qué las compañías de ferrocarril se oponen al canal de Nicaragua? Puedo contestar fácilmente de esta manera: porque temen resultados que jamás vendrán. Temen que la necesidad de emplear caminos de hierro disminuya, como consecuencia de la construcción del canal, y será todo lo contrario. ¿Cuál es hoy la condición de los ferrocarriles? Las cinco líneas que van al Pacífico están luchando para conseguir tráficó y reconocen que el negocio no es lucrativo. Mientras tanto, la costa del Pacífico no se desarrolla, y el comercio aumenta tan poco, que no sabe que hacer para seguir existiendo. ¿Cómo puede haber progreso, prosperidad y aumento de población en la costa del Pacífico cuando se puede repetir con justicia que *"el Oeste ofrece todo al inmigrante, menos transportes baratos?"* * * * La costa del Pacífico sufre un aislamiento comercial en lo que se relaciona con los transportes baratos, que son una necesidad absoluta para su progreso y desarrollo, y las compañías de ferrocarril no podrían, aunque quisieran, proporcionárselos.

En consecuencia, deberían los administradores de dichas compañías procurar la construcción del canal tan pronto como sea posible. Entonces el inmigrante podrá venir y vendrá con su familia y obtendrá los productos que desee. Los molinos de aserrar podrán labrar todas las maderas que necesiten, y los mineros sacarán todos los minerales que tengan algún valor. Para todo se encontrará un mercado y se pagarán precios que estimulen al agricultor, al mecánico y al

minero. Se poblarán nuestras tierras, prosperarán nuestras ciudades y el pueblo se mostrará satisfecho con el desarrollo de nuestra costa. Nada más ilógico que la idea de que los transportes por tierra no recibirán beneficio alguno de este gran desarrollo. La historia del canal de Sault Ste. Marie se repetirá en la costa del Pacífico. De los mercados de nuestro litoral del Atlántico y de los de Europa la costa del Pacífico está separada por la extensión del continente occidental, hasta los últimos confines del mar del sur. El tempestuoso Cabo de Hornos no responde á las necesidades de nuestra época, y tanto el comercio como la producción esperan con ansiedad la apertura de una vía corta por agua que sirva para transportar barata y prontamente nuestros productos á los mercados del Atlántico. Para todo aquello que los ferrocarriles no pueden llevar á la costa del Atlántico y para todo lo que los centros de población en Europa necesitan y que nosotros producimos, es menester este medio de comunicación, que en vano se busca, debido á la oposición mal aconsejada de las compañías de ferrocarril. Pero no está lejano el día en que por el mar interior de Nicaragua pasará una espléndida procesión de navíos, cargados de ida y vuelta, y llevando al este los productos de nuestro suelo y de nuestra industria, y al oeste las manufacturas y la inmigración de la costa oriental, así como de Europa.

Si California estuviera poblada como lo está Francia, su extensión territorial bastaría para sostener 35,000,000 de habitantes. Apenas tiene ahora algo más de un millón y cuarto. ¿Qué empresa de ferrocarril sufrirá cuando esta población comience á aumentar por centenares y millares primero, y después por millones? Sobre todo, es muy ilógica y estrecha la conducta de esas compañías de ferrocarril, que interesadas directamente en el tráfico del Pacífico, han hecho por largos años oposición á una vía de comunicación corta y barata que aumentaría con rapidez la población y la producción de la costa, cuyo tráfico esas compañías se ocupan en conducir.

El pueblo de los Estados Unidos pide únanimente el Canal de Nicaragua, y en un porvenir no lejano vencerá esas influencias y esa política tan mal aconsejada. Los intereses comerciales de nuestro país así lo exigen. El algodón de los Estados del sur se necesita en el Japón. El carbón y el hierro de Alabama en la América Central y en las islas del Pacífico. Las maderas del noroeste se necesitan en Europa y en nuestra costa del Atlántico. Las inmensas pesquerías del Pacífico, todavía no desarrolladas, atraen á nuestros compatriotas del este, y el gran valle del Misisipi pide una salida para la costa del Pacífico.

Ninguna influencia oculta puede oponerse eternamente á esta obra benéfica. La preponderancia de la Gran República en el continente americano, su prestigio político, su seguridad desde el punto de vista militar y el patriotismo de sus habitantes, se sobrepondrán en breve á los temores del egoísmo. La lógica de los acontecimientos acarreará amigos á la empresa de canal, y los que ahora se oponen á ella comprenderán su error y se unirán á sus compatriotas para pedir lo que pedía el héroe de Riverside.* “Un canal americano, bajo el dominio americano y para el pueblo americano.”

* El General Ulises S. Grant.

El Señor LEWIS M. HAUPT, distinguido ingeniero de Filadelfia, y miembro de la comisión recientemente nombrada por el Presidente McKINLEY para estudiar la ruta del Canal de Nicaragua, resume las ventajas que ofrecería un canal por el Istmo, especialmente el de Nicaragua, de la manera siguiente:

Aunque siglos han transcurrido desde que se buscó por primera vez el pasaje para las Indias, el hecho es que esa vía de comunicación está aún por realizarse. Da una idea triste de la inteligencia, integridad y energía del pueblo americano, el que después de tantos años de exploraciones y estudios, seguidos de infinitas discusiones, á la única conclusión á que se ha llegado es á que la obra es de todo punto factible y que probablemente puede construirse con un gasto de \$130,000,000, aunque ingenieros competentes han calculado el costo mínimo en menos de \$100,000,000. Miétras tanto, la discusión continúa y la oposición activa y artificiosa que hacen á la obra los que temen sufrir en sus intereses si ella se realiza, sigue aconsejando nuevos estudios y dilaciones, en tanto que el comercio del mundo se desvía 10,000 millas de su curso con grandes gastos y pérdida de tiempo. En los días de los buques de vela que navegaban próximamente 110 millas en veinticuatro horas, el viaje de Nueva York á San Francisco (38,000 millas) se hacía en 344 días; á Calcuta (46,000 millas por el Cabo de Hornos) en 418 días, ó por el Cabo de Buena Esperanza (35,000 millas) en 318 días, miétras que por el Istmo se habría podido llegar á esos puntos en 90 y 244 días, respectivamente, reduciendo así esos viajes en 254 y en 74 días. La economía que esto representaría para los dueños de navíos, en gastos de tripulación, en intereses y seguros, se estima en \$2,993 mensuales, y así es que si se ganaran 254 días en el viaje de ida y vuelta, se economizarían \$25,340, sin hablar del mayor precio que el cargamento tendría, siendo entregado más pronto y con más seguridad. Si esa cantidad se capitalizara á razón del 4 por ciento, representaría \$633,500 para un solo navío, y en 100 buques por año, ascendería á un capital de \$63,350,000, ó casi tanto como lo que se calcula que costaría el canal. Y en todo esto no se han tomado en cuenta el valor de la carga, la reducción en los daños y perjuicios sufridos en el mar ó el gran tonelaje que llevan los vapores.

El Ledger de Filadelfia del 30 de julio de 1897, en un artículo de fondo sobre el aspecto más reciente de la empresa del Canal, dice:

El Canal de Nicaragua proporcionaría una vía corta del océano Atlántico al Pacífico para el comercio del mundo. Acortaría el viaje en cerca de 7,000 millas de Liverpool á San Francisco, y la distancia que se ahorraría por agua entre el puerto de New York y el de San Francisco sería de casi 10,000 millas. Estos números, sin más detalles, sugieren grandes posibilidades en lo que se refiere á hacer menos largo el tránsito para el comercio marítimo del mundo, y también prometen un éxito económico para el proyecto, á menos que el costo de la construcción exceda en mucho á las esperanzas. Una empresa de esta naturaleza es siempre peligrosa para los primeros emprendedores, y las sumas enormes

que se quitaron á los franceses crédulos, que tan espontáneamente invirtieron sus fondos en el Canal de Panamá, han hecho que sea más difícil procurar caudales para tales proyectos.

El Canal sería una obra magnífica para marcar el principio del nuevo siglo, si se llevara adelante con empeño. Aumentaría en sumo grado nuestro comercio de cabotaje, pero si cayera en la posesión exclusiva de un poder extranjero, impediría seriamente nuestras operaciones navales en tiempo de guerra. Es inconcebible que los Estados Unidos se conformaran con tener que pagar peaje en una vía fluvial de propiedad extraña, que puede llegar á ser la posesión más valiosa de su género en el globo. Grandes ganancias están cosechando los súbditos de la Gran Bretaña en el Canal de Suez, que en la actualidad depende casi exclusivamente de capitalistas ingleses.

Quando se discutía, durante la última Administración, una proposición para acabar el Canal de Nicaragua bajo los auspicios de los Estados Unidos, el "London Times" publicó una carta sobre el asunto, la cual indudablemente representa la opinión inglesa con relación al canal referido.

El escritor, que había residido en Nicaragua por algún tiempo y pretendía estar al tanto de las condiciones locales, dijo que en vista de las grandes y trascendentales dificultades de carácter político ó internacional que envolvía la empresa, el garantizar los bonos de la Compañía Marítima, sería el paso más directo hacia la posesión completa del Canal que el Gobierno de los Estados Unidos podría dar, sin violar de la soberanía de Nicaragua y Costa Rica y sin infringir el Tratado Clayton-Bülwer; pero, en su concepto, en todo caso y bajo las estipulaciones de dicho Tratado, un canal para navíos entre los dos océanos tiene que ser neutralizado como fué el de Suez.

La Comisión de Relaciones Exteriores del Senado investigará el *status* del Tratado Clayton-Bulwer, y se ha creído que dictaminará en favor de su abrogación. Se sostiene que la Inglaterra lo ha prácticamente anulado por actos cometidos en contravención de sus estipulaciones en Centro-América. En varias ocasiones este Gobierno ha insistido en que el Tratado ya no le obligaba, mas la Gran Bretaña, sea cual fuere la interpretación que se dé á sus actos en Centro-América, no ha hecho ninguna manifestación de que ella considera el ese pacto como insubsistente.

Las dificultades diplomáticas que envuelve la controversia relativa á la vigencia actual del Tratado Clayton-Bulwer, son importantes, pero no más serias que muchas otras que se han arreglado por medio de la diplomacia. El costo probable de la empresa del Canal de Nicaragua, que será inmenso, y el grado hasta donde deben comprometerse los Estados Unidos para apoyarla con sus recursos económicos, son cuestiones á que el país debe dar su consideración muy cuidadosa. Las ventajas para el país de que se concluya el canal son bastante obvias, si no nos obligamos á pagar un precio demasiado subido por él, en el sentido de que nos acarree complicaciones internacionales ó dé por resultado el agotamiento de nuestra Tesorería.

Lo que se acortarían los transportes por la vía de Nicaragua, se ve aun con más claridad en la siguiente tabla, en la que se dan

las distancias en millas inglesas entre Nueva York y el océano Pacífico:

Por agua al Cabo de Honos.....	7,897
Por el ferrocarril "Southern Pacific".....	3,709
Por el ferrocarril "Canadian Pacific".....	3,619
Por el ferrocarril "Central Pacific"u.....	3,340
Por el ferrocarril "Northern Pacific".....	3,237
Por el Canal de Nicaragua.....	2,519

En otras palabras, la ruta por agua al Pacífico vía Nicaragua, es más corta que cualquiera de los ferrocarriles que atraviesan el continente, y tiene 821 millas menos que la ruta que generalmente se recorre para ir de Nueva York al Pacífico, por medio de los ferrocarriles "Union" y "Central Pacific."

La historia del proyecto del Canal de Nicaragua hasta hace seis años, fué sucintamente relatada por el Honorable JOHN SHERMAN, entonces Senador de los Estados Unidos por el Estado de Ohio, pero actualmente Secretario de Estado de esta nación, en un artículo publicado en el número del "Forum" correspondiente al mes de marzo de 1891. Se expresó así:

Por un Tratado firmado en 1º de diciembre de 1884, entre los Estados Unidos y Nicaragua, se estipuló la construcción por aquéllos de un canal interoceánico del Atlántico al Pacífico, á través del territorio de dicha república. Ese Tratado fué sometido al Senado el 10 de diciembre de 1884, acompañado de un Mensaje del Presidente Arthur, recomendando su ratificación en palabras enérgicas y serias; pero no se tomó ninguna medida formal respecto de él antes de la inauguración del Presidente Cleveland, el 4 de marzo de 1885.

El Sr. CLEVELAND, pocos días después de esta fecha, retiró formalmente el Tratado de la consideración del Senado, y en su Mensaje anual al Congreso, en diciembre del mencionado año, manifestó, como causa de su actitud, que aquél contenía "proposiciones que entrañaban la adquisición de propiedad, derechos y privilegios predominantes fuera de nuestro territorio, junto con compromisos absolutos é ilimitados de defender la integridad territorial del Estado donde quedan dichos intereses." Y dijo además:

"Sosteniendo, como sostengo, los principios de una larga línea de antecedentes desde el tiempo de Washington, que condenan las alianzas comprometedoras con países extranjeros, no estoy en favor de una política de adquisición de territorio nuevo y remoto, ó de la incorporación con los nuestros de intereses lejanos."

Después de esto, el 25 de abril de 1887, la república de Nicaragua, profundamente interesada en la construcción de la obra, otorgó á una asociación particular de ciudadanos de los Estados Unidos una concesión, dándole el derecho de construir un canal interoceánico. Igual concesión fué hecha por la república de Costa

Rica, que queda al sur del río San Juan y del lago de Nicaragua. La asociación que obtuvo estas concesiones fué legalmente constituida en persona lidad legal bajo el nombre de "The Maritime Canal Company of Nicaragua," por una ley del Congreso aprobada el 29 de febrero de 1889. Aparece de los términos de estas concesiones que la Compañía del Canal Marítimo está investida del derecho claro é incontrovertible de construir la obra propuesta, de vender sus acciones y bonos para conseguir los fondos necesarios, y de buscar la ayuda de gobiernos extranjeros, particularmente el de los Estados Unidos.

La Compañía americana, así autorizada y organizada, aumentó los estudios y reconocimientos anteriores hechos por los oficiales del ejército y de la armada de los Estados Unidos, con cuidadosos y detallados trabajos técnicos, medidas, sondas, y cálculos del costo, resultando que el trabajo preciso que ha de hacerse y las dificultades que han de vencerse son conocidos. Estos trabajos han sido revisados por una comisión de ingenieros consultores, y antes de que el Gobierno preste alguna ayuda, serán de nuevo revisados por oficiales del ejército y de la armada de los Estados Unidos, cuya ilustración y buen juicio son dignos de toda confianza.

Según los cálculos revisados, la obra costará \$73,176,308, á cuya cantidad se deben añadir \$14,633,362 por las contingencias posibles; y á esto deben agregarse todavía los intereses sobre el capital invertido durante la prosecución de los trabajos, ascendiendo de esta manera el costo total á cerca de \$100,000,000. La Compañía Marítima ha entrado ya en los verdaderos trabajos de construcción, que se han adelantado satisfactoriamente, así es que el costo, la localización y los problemas de ingeniería que envuelve la empresa se conocen plenamente. Está demostrado que las dificultades físicas que han de vencerse no son más insuperables que las de muchos de los trabajos de mejoramiento emprendidos en nuestro país, porque la parte más elevada de la vía fluvial no estará á más de 120 pies sobre los dos océanos—una altura menor que la de la base de las colinas alrededor de la ciudad de Washington.

Los trabajos que se proyectan incluyen un sistema de esclusas parecido al que construyeron los Estados Unidos en la cascada de Sault Ste. Marie y al que construyó el Canadá alrededor de la del Niagara. Una sola presa á través del río San Juan, de 1,250 pies de longitud y de 61 pies de alto, por término medio, entre dos escarpadas colinas, asegurará al comercio del mundo aguas navegables de profundidad y anchura suficientes por una distancia de 120 millas. Las obras que habrá que ejecutar para llegar á este nivel, aunque costosas, no difieren de otros trabajos análogos, y estarán particularmente al abrigo de inundaciones y tormentas.

De la distancia de 169.4 millas entre uno y otro océano, 142.6 millas serán de navegación en las aguas muertas del lago y río, y solamente veinte y seis millas y ocho décimos de canal excavado. La altura de la cordillera que divide las aguas del lago de Nicaragua de las del océano Pacífico, en ningún punto excede de cuarenta y dos pies sobre el nivel del lago.

Quizá la dificultad mayor de ingeniería es la construcción de las bahías á los extremos del canal en el Pacífico y Atlántico; pero la de Greytown, sobre el Atlántico, donde se considera que está la mayor dificultad, se encuentra ya en parte

terminada. Navíos que calan catorce pies pueden actualmente entrar en este puerto y descargar en los muelles de la Compañía.

No pueden compararse estos obstáculos con los que se presentaron en la intentada construcción del Canal de Panamá, ó con los que se vencieron fácilmente en la construcción del de Suez; y toda la obra de océano á océano está libre de los peligros de arenas movedizas ó inundaciones destructoras. El lago de Nicaragua es en sí una de las formaciones físicas más notables del mundo. Ocupa una cavidad que se halla en medio de una cadena de montañas accidentadas, cuya cima desciende en este punto casi al nivel del mar, y proporciona no solamente los medios de navegación á una pequeña altura, sino grandes ventajas como puerto seguro.

De las ventajas que se obtendrán con la construcción del canal, el Señor SHERMAN dijo:

La primera es una que será y debe ser común á todo el mundo civilizado. El establecimiento de una vía fluvial entre el Atlántico y el Pacífico realizará el sueño y las esperanzas de Colón, que, equivocándose en sus cálculos sobre la circunferencia del globo, emprendió su viaje hacia la costa de la India y tropezó con el continente nuevamente descubierto. Desde esa época, por casi cuatro siglos, los exploradores han abrigado la esperanza de encontrar una vía abierta á través del Istmo, ó á falta de esto, de construir dicha vía por medios artificiales.

Exploradores y aventureros, reyes y naciones, han participado en esta empresa, y muchas tentativas peligrosas se han hecho para realizarla. En los últimos años, particularmente desde la afluencia de población á California, el Gobierno de los Estados Unidos ha experimentado el interés más profundo en la realización de aquella empresa; ha procurado, por medio de negociaciones y tratados, proteger aquellas regiones contra una ocupación hostil; ha participado en varios proyectos para construir canales á través del Istmo, y ha hecho que se ejecutasen varios estudios elaborados y cuidadosos por ingenieros civiles y militares, con el fin de elegir la mejor ruta.

Otras naciones han tomado igual interés, pero no han sido tan activas ni han obtenido tan buenos resultados en los trabajos preparatorios y en la elección de la localidad. El éxito del canal de Suez indujo á M. de Lesseps, que fué el factor principal en la construcción de esa obra, á tratar de completar la navegación alrededor del mundo por medio de una vía fluvial en Panamá. El proyecto tenía á la mira la excavación de un canal de mar á mar, en parte al nivel de las mareas y en parte á una elevación menor que éstas.

Hasta ahora la obra ha fracasado, y se cree que el proyecto es impracticable. Se admite ahora que la ruta por Nicaragua, aunque tiene las desventajas de los retardos á causa de las esclusas, es más práctica, mucho menos costosa y más útil que la de Panamá, y llenaría el mismo objeto.

La segunda gran ventaja que se derivaría de la construcción de este canal, sería la extensión de nuestro litoral, por medio de él, hacia nuestros estados del oeste y países contiguos. Buques que zarpan de Nueva York con destino á San Francisco tienen que dar actualmente vuelta al Cabo de Hornos, una distancia de 19,000 millas. Los beneficios que resultarían de aquella extensión escasamente pueden

calcularse. La cantidad enorme de trigo, madera y otros artículos producidos en la costa del Pacífico, solamente pueden transportarse ahora á los estados del Atlántico atravesando 3,000 millas de vía férrea ó haciendo el largo viaje alrededor de la América del Sur, así es que muchas veces el valor total de esos productos se consume en los gastos del viaje.

Se cree que nuestro comercio de cabotaje se aumentaría en sumo grado haciendo uso del canal por Nicaragua, y que su existencia daría empleo á los navíos en algunas estaciones del año en que permanecen fondeados en los puertos del norte.

Otro beneficio que los Estados Unidos reportarían de la construcción de este canal, es que proporcionaría á nuestro pueblo una comunidad de intereses con las costas del oeste de México y la América del Sur, ahora cerradas prácticamente á nuestro comercio. El comercio de estas costas, obligado á dar la vuelta al cabo de Hornos, puede desde ese punto llegar con menos dificultad á los mercados de Europa que á los de nuestro propio país; mientras que si se construyera el canal, habría una ruta marítima segura y bien protegida entre los puertos occidentales del continente americano y nuestras principales ciudades comerciales. El canal hará posible, por primera vez, que se ponga en vigor la doctrina de Monroe, que en lo pasado ha sido un mero dogma en la política americana.

La comunidad de intereses entre los estados americanos será grandemente fortalecida por esta obra. Las repúblicas sud-americanas siguen nuestro ejemplo y no puede haber un choque entre nuestros intereses recíprocos. Por muchos años aquellos países no han de ser manufactureros, pero se dedicarán principalmente á la agricultura y minería. Naturalmente, darían en cambio por las manufacturas de los Estados Unidos, su oro, plata, azúcar, café, frutos tropicales, guano y otros productos.

Desde que se dió á luz el artículo del Señor SHERMAN, la empresa nicaragüense ha pasado por varias peripecias y ha sido el motivo de controversias en el Congreso y la prensa. El trabajo de construcción fué empezado en la línea del canal en 1889 y continuó hasta el verano de 1893, cuando se suspendió por falta de fondos. Durante la tercera sesión del Congreso quincuagésimo tercero (1895), se acordó que el Gobierno de los Estados Unidos hiciera el estudio del canal, y á esta fin se introdujeron en "La Ley para proveer de fondos á los varios ramos del Servicio Civil." las disposiciones siguientes.

Para averiguar la posibilidad de construir y completar el Canal de Nicaragua, y la estabilidad y costo del mismo por la ruta propuesta y adoptada en una ley aprobada por el Senado el 28 de enero de 1895, y titulada "Ley para enmendar la titulada 'Ley para constituir en personalidad legal á la Maritime Canal Company of Nicaragua,' aprobada el 20 de febrero de 1889," se gastarán \$20,000, bajo la dirección del Secretario de Estado.

Y por la presente ley se organiza una comisión de tres ingenieros para hacer

dicha averiguación y los estudios y exámenes necesarios. Los miembros de dicha comisión serán elegidos y nombrados por el Presidente de los Estados Unidos, debiendo ser uno del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos, otro, ingeniero de la armada y otro, simplemente ciudadano; y los miembros de dicha comisión recibirán una compensación que se fijará por el Presidente y que no excederá de \$5,000 cada uno, incluyendo el salario que reciban los dichos ingenieros de los Estados Unidos por el tiempo que estén así empleados. Y dicha comisión, de conformidad con los arreglos y reglamentos que haga el Secretario de Estado, con la aprobación del Presidente de los Estados Unidos, visitará y personalmente examinará la ruta de dicho canal, estudiará y considerará los planos, perfiles, secciones, prismas y especificaciones de sus varias partes, y dará cuenta de ello al Presidente; y si averiguare que alguna desviación de la línea general de la ruta propuesta es deseable, lo indicará así en las opiniones y conclusiones á que llegue en su dictamen, que será presentado el día 1º de noviembre de 1895, ó antes.

De acuerdo con estas prescripciones, el Presidente CLEVELAND nombró como miembros de la comisión, al Teniente Coronel WILLIAM LUDLOW, del ejército de los Estados Unidos, á M. T. ENDICOTT, ingeniero civil de la armada de los Estados Unidos y á ALFRED NOBLE, ciudadano de Illinois. Su dictamen fué presentado al Congreso el 7 de febrero de 1896, y fué impreso como Documento No. 279 del Congreso quincuajésimo cuarto, primera sesión. Aquél se limitaba al aspecto técnico del trabajo, y recomendaba otras exploraciones y trazos para determinar la formación de un proyecto definitivo. Algunas de las conclusiones de la comisión fueron enérgicamente combatidas, y el Congreso, en su última sesión, incorporó una cláusula en la ley de deficiencias generales, votando \$150,000 "para continuar los estudios y exámenes autorizados por la ley aprobada el 2 de marzo de 1895, titulada 'Ley para hacer apropiaciones de dinero para los varios gastos civiles del Gobierno durante el año fiscal que termina el 30 de junio de 1896 y para otros fines,' relativos a la ruta conveniente, la posibilidad y el costo de la construcción del canal de Nicaragua, con el fin de hacer planos completos para el trabajo entero de la construcción de dicho canal como allí se prescribe, * * * y para llevar á cabo este propósito se autoriza al Presidente de los Estados Unidos, para que nombre, de acuerdo con el Senado y con la aprobación del mismo, una comisión compuesta de un ingeniero del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos, de un oficial de la armada que puede tomarse de la lista activa ó de la de jubilados, y de un ingeniero que sea simple-

mente ciudadano, teniendo dicha comisión todas las facultades y deberes acordados á la comisión de que habla aquella ley."

De conformidad con esta cláusula, el Presidente MCKINLEY, el 9 de julio de 1897, nombró como miembros de la comisión de estudio al Contra-Almirante JOHN G. WALKER, de la armada de los Estados Unidos, jubilado; al Capitán OBERLIN M. CARTER, del cuerpo de ingenieros del ejército de los mismos, y á LEWIS M. HAUPT, de Pennsylvania, ingeniero civil.

El dictamen de estos señores determinará sin duda, definitivamente, cual debe ser la ruta del canal y el costo probable del trabajo. Que auxilio dará el Gobierno de los Estados Unidos á la construcción del canal, si es que da alguno es, por cierto, materia que el Congreso está llamado á decidir definitivamente. Pero parece deducirse claramente de las consideraciones que dejó apuntadas, primero: que un canal á través del Istmo por la ruta más práctica, es la gran necesidad internacional de nuestros días, y, segundo: que debía construirse con la simpatía y cooperación activa de todas las repúblicas americanas, como un medio de desarrollo y progreso intercontinental, de acuerdo con la posibilidad de una unión más estrecha entre ellas, comercial y políticamente hablando. Según las palabras de JOHN QUINCY ADAMS, pronunciadas hace más de setenta años, parece ahora no solamente posible, sino apropiado y oportuno, que los Estados Unidos declaren y mantengan, como su política nacional y su propósito inalterable, que "en lo de adelante el resto de los dos continentes americanos tiene que ser administrado por los americanos mismos."

La construcción de un canal á través del Istmo de Panamá, bajo auspicios esencialmente americanos, sería la realización de esta política. La importancia y utilidad de la empresa de Nicaragua fué expuesta por el General GRANT en términos precisos, en un artículo que publicó en la "North American Review," correspondiente al mes de febrero de 1881. Dice así: "De acuerdo con la primitiva y con la actual política del Gobierno; obedeciendo á la voluntad del pueblo americano, frecuentemente expresada; en atención á lo que debemos á nuestra dignidad y poder como nación; con el debido celo por nuestra seguridad y por la prosperidad de nuestros intereses é industrias en este continente, y con la firme resolución de impedir que potencias rivales, ya sean amigas ó

enemigas, intenten siquiera poner la planta en nuestras costas, *recomiendo al pueblo americano un canal americano, en suelo americano*, y me felicito por el hecho de que los estudios más cuidadosos han demostrado que la ruta que aparece ante el mundo como esencialmente americana, es la más aceptable desde el punto de vista económico para la construcción de una obra destinada á una gran prosperidad.

Joseph P. Smith

BOLIVIA.

El Señor Don LUIS PAZ, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Bolivia en los Estados Unidos, ha sido formalmente recibido por el Presidente MCKINLEY.

El Sr. PAZ formó parte del gabinete del Presidente BAPTISTA, y por muchos años ha venido ocupando una posición prominente en los negocios públicos de su país.

BRASIL.

CULTIVO DEL CAFÉ.

Los siguientes datos sobre el cultivo del café en el Brasil, publicados en la *Revue Coloniale* del 8 de julio, están tomados de un informe dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, por Mr. VIENER, á su regreso de la América del Sur.

La región cafetalera más extensa se encuentra entre los 18° y 25° de latitud S., pero el cultivo de aquella planta se extiende mucho más al norte en un inmenso territorio que comprende cinco grados de latitud y veinte y cuatro de longitud.

A principios de este siglo, el Brasil exportaba solamente una cantidad muy pequeña de aquel grano, pero hoy ocupa el primer lugar entre los países productores de café.

Las siguientes cifras, que representan sólo el café embarcado en sacos de 60 kilogramos (133 libras), cada uno, por los puertos de Rio y Santos, acusan el aumento en el comercio cafetalero del Brasil desde el año 1800:

1800.....	13	1849.....	1,037,981
1817.....	66,925	1876.....	3,795,122
1820.....	97,429	1895.....	6,508,765
1830.....	484,222		

En 1895 la cosecha fué estimado en 7,000,000 de sacos: la de 1896 fué aun mayor.

El café no es indígena en el Brasil, pero está hoy completamente aclimatado. Cierzo es que en los montes de Botucato (Estado de São Paulo) se encuentra una especie de caféto silvestre (caféta amarello) pero es indudable que esta planta ha nacido de semillas transportadas por pájaros ó monos. El caféto cultivado se conoce en el país con el nombre de caféta vermello.

La altura de la planta varía entre dos y cinco metros y el tronco tiene de 40 á 70 centímetros de circunferencia.

El proceso de cultivo varía según la localidad. Así, en la provincia de Ceará, según un folleto de Mr. JOB, citado por Mr. VIENER, el caféto se siembra siempre en invernáculos y las matas son trasplantados á los dos años, con preferencia de enero á abril, á una distancia entre sí de 10 á 12 palmos (22 centímetros). El caféto empieza á producir á los cuatro ó cinco años. La época de la recolección no es siempre la misma, y por otra parte es de bastante larga duración que varía algo según la intensidad de la estación de las lluvias, las que generalmente comienzan en mayo ó junio y terminan en agosto.

El grano es colocado sobre un suelo pavimentado descubierto, conocido en el país con el nombre de *fachina*, y la desecación dura de treinta á treinta y cinco días. En el estado de Ceará se emplea todavía el antiguo sistema de descortezamiento por medio de piedras de molino (rodeiros) que giran en artenas de piedra. Este método deja mucho que desear, porque muchos granos son desmoronados bajo el peso de la piedra. La limpieza y pulimento se hacen generalmente á mano.

En los estados de São Paulo y Minas el cultivo del café ocupa vastas superficies, y el tratamiento del grano es practicado de una

manera mas perfecta que en Ceará y por medio de las mejores maquinarias.

La fazenda (plantación) mas grande del Brasil, y talvez del mundo, es el cafetal DUMONT (Estado de Minas Geraes), establecido por un francés cuyo nombre todavía lleva la plantación. La extensión total de la finca es de 30,000 hectáreas, de las cuales 6,150 están sembradas de café. El número de matas en 1896 era de 4,718,000.

El cultivo es practicado por italianos emigrados, de los que hay 8,000 empleados. Cada año se extiende este cafetal, y su producción crece más y más.

En 1895, la cosecha de la fazenda DUMONT fué de 4,100,000 kilogramos y la de 1896 ascendió á 4,500,000 kilogramos. Esta plantación fué vendida hace tres años á una compañía brasilera por la suma de 12,000,000 de francos.

COLOMBIA.

DERECHO DE DIEZ POR CIENTO SOBRE LOS PAQUETES POSTALES.

Por decreto de 4 de noviembre de 1896, el Gobierno del Departamento de Panamá ordenó un impuesto de diez por ciento ad valorem sobre todos los paquetes procedentes del extranjero, recibidos por correo. También reguló el cobro de dicho impuesto y dió además instrucciones á los agentes fiscales para que practicasen la apertura de todos los paquetes. Consecuente á las quejas que se formularon con motivo de aquellas instrucciones, el Gobierno colombiano las modificó de la siguiente manera:

El valor del paquete postal será determinado por el sello y la declaración que lo acompaña, y la comprobación de la exactitud de esta declaración sólo será practicada cuando haya sospechas ó razones que la justifiquen.

Además, el derecho de importación de los paquetes postales será liquidado en lo futuro en la estación de correos en donde se reciban, y no en las oficinas del Departamento de Hacienda.

NICARAGUA.

RIQUEZAS NATURALES Y AGRÍCOLAS.

Por J. FRANCIS LE BARON, I. C.

Etnológicamente hablando, Nicaragua se divide en tres secciones: una habitada por los nicaraguenses, propiamente hablando; otra por los Mosquitos y Caribes; y la tercera por los indios llamados "Wankas." Aunque estos últimos defieren en costumbres, idioma y leyes, están todos bajo la jurisdicción del Gobierno de Nicaragua.

Geográfica y climatológicamente hablando, el país está dividido en dos zonas distintas por la cordillera, que más ó menos interrumpida en algunos puntos y con numerosos espolones á los lados, atraviesa la República del noroeste al sudeste y en dirección paralela al Pacífico.

En el declive oriental se encuentra un territorio inexplorado é inculto, cubierto de bosques vírgenes, densos y casi impenetrables, donde solo habitan algunas tribus de aborígenes, salvo en las inmediaciones de la costa del Mar Caribe, pues allí se hallan los indios Mosquitos, los Caribes, gran cantidad de negros de Jamaica y de otras de las Antillas, así como unos pocos africanos de los llamados "Kroomen," y que fueron traídos de la costa occidental del Africa para trabajar en el malhadado Canal de Panamá. Hay alguna población blanca en San Juan del Norte y en Bluefields.

La parte más civilizada del país queda hacia el declive occidental y al noroeste de la República, donde habitan los verdaderos nicaraguenses y donde se hallan las grandes ciudades y las haciendas y plantaciones. Esta localización de la población se explica por las condiciones climatológicas. El autor de este escrito residió por más de dos años en Nicaragua y tuvo á su cargo los estudios y trabajos preliminares del canal, lo que le ofreció oportunidades excepcionales para estudiar el país y sus riquezas. Y á la verdad esto formaba parte de sus obligaciones, como que se relacionaba con la gran obra que se le había confiado. De las observaciones meteorológicas practicadas diariamente bajo mi dirección, resultó que la cantidad de agua que cae en San Juan del Norte ó Greytown mide 297 pulgadas anualmente, mientras que en la parte occidental es de 66 pulgadas solamente por término medio. En 1883 no pasó de 47.44 pulgadas, según las observaciones hechas en el Instituto Nacional de Granada.

Las estaciones son bien definidas al lado del oeste, pero al oriente del país parecen irregulares, y llueve casi todos los días.

En el valle del San Juan los árboles alcanzan inmensos tamaños, y á su sombra crecen en abundancia arbustos y bejucos. El suelo es principalmente barro de color rojizo cubierto de tierra vegetal. Al oeste hay poco barro y más tierra vegetal, debajo de la cual se encuentra en muchos lugares lava, cenizas volcánicas y cascajo. El litoral del oriente es arenoso, mientras que al poniente está cubierto de rocas, con excepción de las ensenadas donde se han acumulado las arenas, ya por la acción de las olas, ya arrastradas por los ríos.

Hasta la hora presente no existen muchas industrias en Nicaragua. En Managua y Granada hay fábricas de hielo, y en esta última ciudad y en la de León existen jabonerías grandes y costosas. Casi todas las poblaciones principales están bien provistas de agua, pero carecen de cloacas. La luz eléctrica y el teléfono han sido introducido en el país, y el servicio telegráfico, que está bajo la dirección del Gobierno, es eficaz y barato. Mientras estuve en Nicaragua encargado de los trabajos del canal y accesorios, dirigí la construcción de una línea telegráfica desde Greytown—6 San Juan del Norte, como llaman á ese lugar los nicaragüenses—hasta el Castillo, en el río San Juan, una distancia de 65 millas. Aquí se hizo la conexión con la línea construida por el Gobierno de Nicaragua. También hice el trazo de un ferrocarril y construí una parte de él. Este debía servir para los trabajos del canal entre Greytown y Ochoa, sobre el río San Juan y cerca de la desembocadura del San Carlos. La distancia es de 32 millas.

La industria minera ha tenido poco desarrollo, pero hay muchos minerales, y varios capítulos se podrían dedicar á ellos. Me limitaré á decir que existen tantos y tan ricos veneros, que un ingeniero de minas, Pablo Levy, asegura que no eras cosa rara en Chontates y en Segovia ver á un individuo sentado á la puerta de su choza ocupado en moler, por medio de dos piedras, pedazos de cuarzo aurífero, que en seguida mezclaba con azogue y lavaba en una canoa, obteniendo así suficiente oro para hacer frente á sus pocas necesidades. Hasta ahora se conocen no menos de 425 minas de oro y de plata en la república, y probablemente las cuatro quintas partes del país permanecen inexploradas, debido á lo espeso de los bosques. Las industrias nacionales de Nicaragua son *sui generis*.

Hamacas y sombreros de palma, casi tan finos como los llamados de Panamá, joyas de oro y plata, hechas por plateros del país; alfarería ordinaria; vasijas é imagenes de pequeño tamaño, fabricadas por los Indios. También hacen trabajos artísticos de grabadura en jícaras y cocos. La jícara es hecha de la cáscara de la fruta que da en abundancia el árbol conocido con el nombre de "jícara," y que crece en la parte occidental del país y en el interior.

También fabrican á la mano y valiéndose de aparatos imperfectos, tejas para techos de casas. En las ciudades los edificios son siempre cubiertos con esas tejas, pues no se usan tablas de ripia ó tejamaní sino en Greytown y Bluefield, donde las casas son de madera. Todas las casas, edificios comerciales, etc., en las ciudades son construidos generalmente de barro, con paredes de cerca de tres piés de espesor, y casi siempre de un solo piso. Estos edificios son muy frescos y tienen grandes puertas, que por un lado dan á la calle y por el otro al patio ó jardín. Alrededor de este patio se hallan todas las habitaciones y una casa cubre con frecuencia media manzana. Emplean también adobes en la construcción de casas y cubren con estuco tanto la parte exterior como la interior, lo que les da muy buena apariencia. No se usan celosías.

Se hace en Nicaragua un azúcar ordinaria de color bastante oscuro y muy pesada. Se produce bastante melaza, pero no existen refinerías. La industria pecuaria va en aumento y se ve gran cantidad de ganado vagando por las llanuras en los departamentos situados al noroeste. Se fabrican cigarros ó "puros" en gran cantidad, y casi todos se consumen en el país. La mayor parte de las familias pobres se dedican á esta industria como un medio de sub-

sistencia. El tabaco que se cultiva en el país es bueno. La gente de los campos hace su propio jabón, que es por cierto de mala calidad. A veces construyen sus casas de adobes, pero en lo general las hacen de cañas entrelazadas hábilmente y las cubren con palmas. Trabajo ingenioso es éste, en el que no emplean ni un solo clavo, sino que se valen de bejucos para unir las diferentes partes del edificio. Estos bejucos abundan en los bosques y son muy fuertes y duraderos. Hay uno que parece de hierro y por eso se le ha apellidado "bejuco de alambre."

Hace años se cultivaba en Nicaragua el añil en grande escala, pero esto ha decaído mucho debido á la baratura de los tintes de anilina que han tomado el lugar de aquél. Se fabrican á mano gran cantidad de muebles hechos de maderas del país, y cuando son trabajados con esmero esos muebles cuestan muy caro. El mueblaje de un cuarto de dormir, hecho de caoba, puede costar mil pesos en dinero de Nicaragua. También hacen artículos de goma elástica, tales como mantas, sacos, ponchos, etc., para lo cual no emplean otro procedimiento que dar á objetos hechos de algodón una mano con el jugo lechoso que se extrae del árbol de hule. De esta manera los hacen impermeables y sirven por algunos años, pero más tarde la capa de hule se rompe y se desprende. Fabrican también canoas grandes y pequeñas y bongos. Las canoas son casi siempre hechas de un solo pedazo de madera. Hay 54 clases de maderas diferentes en el país, y algunas figuran entre las mejores del mundo. La riqueza de los bosques de Nicaragua es incalculable. Además de los árboles que producen esas maderas, todas excelentes, y que fueron escogidos entre las 173 clases que examiné (y existen probablemente otros muchos que no han sido descritos), además de esos, digo, hay 40 clases de árboles que dan gomas medicinales, bálsamos, resinas, materias téxtiles, aceites, extractos, esencias, substancias alimenticias y especias. Se cuentan igualmente 74 clases de árboles frutales, de los cuales 17 son silvestres y 57 cultivados. Imposible sería enumerar todas las clases de árboles que allí existen, pues no habría espacio suficiente para ello. Solamente unos pocos tienen nombres ingleses. De estos son bien conocidos el caoba, el cedro, el pino y la encina. Nunca vi en Nicaragua esa variedad de cedro que llamamos *pencil cedar*. También crece allí el almendro silvestre, apellidado en Jamaica quebracho, que es probablemente el árbol conocido en la República Argentina con el nombre de quebracho negro, que llega á alcanzar un tamaño inmenso y se parece á la encina, siendo sí mucho más duro, más fuerte, más difícil de cortar y más durable. Casi imposible es cortar este árbol con hachas ó introducirle clavos. Cuando al abrir el camino para el trazo del Canal de Nicaragua queríamos desembarazarnos de estos árboles, hacíamos excavaciones debajo de las raíces á fin de introducir dinamita y hacerlos saltar: en seguida los cortábamos con sierras de trozar. Las fibras de esta madera están entrelazadas, y es muy difícil labrarla; es casi tan fuerte y dura como el hierro. En Paraguay la llaman la reina de las maderas duras. Produce una almendra de la que se saca un aceite muy estimado en la farmacia y que, según el informe del Ministro de Hacienda de Nicaragua, se vende á \$2.50 la botella.

El cortex, llamado en inglés *man-wood* ó *iron-wood*, se encuentra también en abundancia, é igualmente el ébano, llamado palo de piedra. El nispero ó itaiba es muy grande y fuerte y dura eternamente en el agua. Aseguran que para

muebles es tan fino como el caoba. La fruta que produce es excelente. Puede compararse con el roble rojo, pero es mucho más fuerte y durable. Hay dos clases de guayacán, ambas muy fuertes. Producen una goma medicinal. El guanacaste es un árbol enorme. Se le emplea para hacer botes y tablas. Produce un barniz muy usado. El ganado come la fruta de este árbol. Hay además la madera de algodón, la de rosa, el granadillo, el tamarindo silvestre, que da una fruta bien conocida y cuya madera se emplea para hacer ruedas, botes, etc., y es muy dura y resistente. El zapotillo es una madera muy difícil de labrar y se dice que no la destruyen los insectos marinos. Dura muchísimo. Un dintel de puerta hecho de esta madera se encontró en perfecto estado de conservación en las ruinas de la antigua ciudad de Palenque, donde debe de haber permanecido más de 300 años. Entre las maderas de tinte, figuran el palo de campeche, el de brasíl, la morera, el fustete, el sangre de drago y otros varios.

Entre los árboles que producen gomas medicinales ó empleadas en la industria, se cuentan el hule, la gutapercha, el palo de sebo ó de cera vegetal, el achioté, usado para dar color á la mantequilla y al queso, la copaiba, el que da el balsamo del Perú, el que produce el ámbar líquido, y una especie de acacia que da una goma parecida á la arábica. Se encuentran también la quina, el copal, la trementina, el aceite de castor, el de coyol, y el de coco, sacado de la fruta de este nombre. El aceite de corozo, sacado de las nueces que produce la palma así llamada, sirve para hacer un jabon excelente. Asimismo se hallan el aceite de sándalo y otras muchas gomas, resinas, y aceites demasiado numerosos para ser mencionados. Un árbol que no puede clasificarse con ninguno de los otros es el denominado de leche, que crece silvestre y echa, cuando se le hace una incisión, un jugo parecido á la leche, que el eminente viajero Humboldt tomaba con el café. Contiene ese líquido bastante cera, y á fin de coagular ésta, es bueno hacerlo hervir antes de beberlo.

La vainilla crece silvestre en los bosques; también se halla una especie de canelo, cuya corteza se usa. La nuez moscada se cultiva con éxito en Belize, adonde se la llevó de Jamaica. También el pimentero se da allí. En cuanto á las diversas clases de pimientos, crecen silvestres. Este país es muy aparente para el cultivo de las especias, y es seguro que todas se darían aquí tan bien como en las Indias Orientales. Entre los árboles frutales, se cuentan el naranjo, el limonero y todos los de la misma familia, especialmente en la parte central del país y al oeste, donde se producen frutas tan buenas como las mejores de la Florida. El cacao es una de las principales fuentes de riqueza de Nicaragua y se vende á precios altos cuando ya está preparado. El coco crece en abundancia en los terrenos arenosos de la costa. El árbol de pan se halla por todas partes, y su fruto es nutritivo y saludable. Se come asado ó cocido. El árbol da frutas á los cuatro años de sembrado. En el año produce dos cosechas. Los mangos, los aguacates y todas las demás frutas tropicales se encuentran en abundancia. El café es el principal producto del país y se le cultiva en los terrenos elevados al norte y noroeste. Según la Gaceta Oficial, 20 manzanas, ó sean 34.40 acres de tierra, pueden sostener 20,000 cafetos. La preparación del terreno y el cultivo de este número de árboles hasta que den la primera cosecha,

que es á los tres años, cuesta en dinero de Nicaragua como \$3,423. En esta suma va incluido el valor de dos mulas, el de una choza, el pago de un capataz, lo que cuestan los instrumentos de agricultura y otras herramientas, y el interés del dinero. También se incluye en aquella cantidad \$300 para gastos imprevistos; pero no se señala nada para la compra del terreno, porque el Gobierno concede á cada colono 95 acres. El mismo periódico calcula que el mantenimiento de un cafetal después de formado, incluyendo todo gasto, no pasa de \$1,532 al año en dinero de Nicaragua, y asegura que cada árbol produce 2 libras de café.

Bananos.—Estos son cultivados en gran escala en el territorio de Mosquitia, de donde los embarcan para Nueva Orleans. Es una industria muy lucrativa. La cosecha está lista ocho meses después de sembradas las plantas. El maíz se da muy bien. Con facilidad se cogen dos cosechas y se pueden coger hasta tres en el mismo terreno. La caña de azúcar se desarrolla rápidamente y es de buena calidad. Los frijoles son muy abundantes y son uno de los principales artículos de alimentación. Se produce toda clase de melones. Las piñas son excelentes y se dan en todas partes. Hay también hortalizas de todo género.

Los peones que trabajan en las haciendas ganan de 12 á 14 pesos mensuales en moneda de Nicaragua, y á las sirvientas se les paga de dos pesos y medio á cinco pesos. Toda clase de plantas textiles se hallan en el país, tales como el agave ó pita, el algodón, etc., y se podría establecer en gran escala la fabricación de cuerdas y costales. Se encuentra buena calidad de barro para ladrillos y cántaros. La fabricación de tejas podría hacerse una industria importante.

Además de las manufacturas mencionadas, el Gobierno tiene en Managua talleres y fundiciones bien montados, así como un establecimiento para encuadernar libros.

Hay grandes depósitos de piedra calcárea en el país, y se hace la suficiente cal para el consumo nacional. El Profesor Guzmán, del Instituto de San Salvador, afirma que una argamasa mas fuerte y durable que el cemento romano se puede hacer mezclando el jugo del cocotero con cal. La cantidad que se produciría, sin embargo, tendría que ser muy limitada.

Hay muchas cascadas en Nicaragua que podrían emplearse como motores hidráulicos. La que se encuentra en el rio San Juan, en el punto llamado El Castillo Viejo, tiene una caída de 8 piés y un volumen de agua tan grande que puede desarrollar 10,874 caballos de fuerza, lo suficiente para un telar de 554,580 husos, aun en la época en que el nivel del agua está muy bajo. Esta cascada no desaparece durante las inundaciones, pero si se construye el canal de Nicaragua, sí desaparecerá. Hasta la fecha no se ha hecho uso alguno de ese motor hidráulico. Nicaragua es sin duda alguna un país privilegiado por sus innumerables riquezas naturales, su suelo fértil y su clima delicioso y saludable, especialmente al oeste del país y en el interior. Aun en la parte donde más llueve, hacia el este, nos causó sorpresa observar la buena salud de que gozaban los trabajadores en el canal, á pesar de las duras faenas á que estaban sometidos y de vivir á la intemperie. Fuera de lijeros ataques de fiebres palúdicas, ninguna otra enfermedad climatológica se presentó, ni aun en los campamentos donde los ingenieros y los peones se veían obligados á trabajar diariamente bajo la lluvia,

á no ser en las costas y en los parajes pantanosos. El pueblo de Nicaragua es honrado, valiente é industrioso. Está siempre bien dispuesto hacia los Estados Unidos y las instituciones americanas. El Gobierno nicaraguense hace concesiones de terreno á cualquiera que introduzca al país maquinaria ó establezca alguna nueva industria.

PERÚ.

EXPOSICIÓN PERMANENTE DE MAQUINARIA.

El número del Boletín Mensual correspondiente á abril, publicó en extenso un decreto del Ejecutivo estableciendo una exposición permanente de maquinaria en Lima.

Reproducimos la siguiente comunicación sobre la materia, remitida por Dr. CARLOS G. ESTENOS, Consul-General del Perú, en ejercicio, en los Estado Unidos.

CONSULADO GENERAL DEL PERÚ,
19 WHITEHALL STREET,
New York, julio, 1897,

El Gobierno peruano, deseando aumentar el comercio en maquinaria y ramos aines con países manufactureros, ha decidido establecer una exposición permanente de toda clase de manufacturas en el ramo de maquinaria, dando la preferencia á aquellas que son mas usadas en el Perú, á saber: Instrumentos de agricultura, maquinaria de minería, aplicaciones eléctricas de todas clases y surtidos para toda clase de maquinarias modernas.

El Gobierno peruano no había alentado hasta ahora de tal suerte el comercio, y las facilidades que hoy ofrece á los fabricantes americanos son por demás ventajosas.

Todos los artículos destinados á la exposición están exentos de derechos de aduana y consulares. La exposición será inaugurada en Lima, Perú, el 9 de diciembre próximo.

Las personas que exhiban sus artículos, podrán dejarlos expuestos por un período de seis meses. Si necesitasen mas tiempo, deberán acudir á los encargados de la exposición.

El que suscribe tendrá el gusto de suministrar nuevos detalles y remitir el reglamento de la exposición.

CARLOS G. ESTENOS,
Cónsul General en ejercicio.

ESTADOS UNIDOS.

COMERCIO CON LA AMÉRICA LATINA. RELACIÓN MENSUAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

A continuación se transcribe la última relación mensual del comercio entre los Estados Unidos y la América latina. En esta relación están comprendidos los principales artículos de comercio de aquellos países, y su formación se ha llevado á cabo con arreglo á las cifras copiladas por la Oficina de Estadística, Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, cuyo jefe es WORTHINGTON C. FORD.

Esta estadística corresponde al mes de junio de 1897, corregida en agosto del mismo año. Las cifras demostrativas de las importaciones y exportaciones de cada mes procedentes de las diversas aduanas, no se reciben en el Departamento de Hacienda hasta el 20 del próximo mes, cuya última parte se emplea á veces en los trabajos de copilación é impresión. Así es que los datos estadísticos correspondientes al mes de junio, por ejemplo, no se publican hasta principios de Agosto. Hay esperanzas, sin embargo, de que con la especial cooperación de Oficina de Estadística, pueda el BOLETÍN MENSUAL suministrar cada mes á sus lectores las cifras relativas á los principales artículos del comercio de la América latina, antes de su publicación oficial por el Departamento de Hacienda de los Estados Unidos.

Importaciones y Exportaciones, Junio de 1897.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Palo campeche (toneladas) importado de—				
América Central.....				
México.....	106	\$3, 775	727	\$20, 890
Antillas británicas.....	458	10, 895	1, 560	29, 224
Cuba.....				
Otras Antillas.....	2, 776	59, 297	1, 843	26, 766
Carbón bituminoso (toneladas):				
México.....	4, 204	9, 188	9, 769	20, 227

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS—Cont'a.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Cacao (libras)—				
Antillas británicas	1,091,233	\$111,851	388,690	\$35,317
Otras Antillas	209,532	14,968	151,033	13,093
Brasil	895,059	88,998	63,538	5,923
Resto de la América del Sur			1,279,144	117,222
Café (libras)—				
América Central	3,847,476	599,601	4,341,891	604,657
México	1,301,297	214,081	2,609,194	351,101
Antillas	587,103	81,824	338,513	44,690
Brasil	33,289,594	4,629,647	47,312,637	3,660,949
Resto de la América del Sur	131,864	18,500	7,441,711	954,392
Algodón manufacturado (libras)—				
América del Sur	399,558	41,797	67,030	7,613
Fibras, henequén (toneladas)—				
México	6,277	421,564	7,054	438,962
Plátanos.				
América Central	239,672		216,327	
Antillas inglesas	177,033		352,535	
Cuba	135,202		1,470	
América del Sur	81,885		108,552	
Islas Sandwich	6,122		2,484	
Naranjas—				
México		1,285		4,828
Antillas inglesas		350		2,876
Cuba		10		
Cueros y pieles (libras)—				
América Central	93,867	13,289	140,514	20,656
México	782,587	100,596	1,498,322	169,530
Antillas inglesas	461,700	41,293	1,785,410	145,682
América del Sur	1,698,957	391,729	9,486,945	1,399,930
Goma elástica cruda (libras)—				
América Central	104,942	46,726	79,946	31,776
México	9,233	2,557	13,800	5,368
Antillas	2,022	768		
Brasil	895,334	354,736	652,883	325,109
Resto de la América del Sur	3,600	1,181	81,044	29,761
Plomo en galápagos, barras, etc. (libras)—				
México	12,976,533	131,192	13,873,197	154,588
Azúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa—				
América Central				
México	2,338,381	45,105	309,555	2,606
Antillas británicas	51,741,773	1,194,210	74,860,027	1,301,594
Cuba			80,269,427	1,690,924
Otras Antillas	138,860,773	3,320,399	29,822,329	578,496
Brasil	15,337,779	308,361		
Resto de la América del Sur	12,289,652	317,718	24,635,511	517,209
Tabaco en rama (libras)—				
México	9,354	1,863	48,400	20,097
Cuba	1,096,208	526,321	320,950	161,689
Madera, Caoba (mil pies)				
América Central			533	14,353
México	1,526	73,889	764	29,588
Cuba	41	3,992	200	12,814
Otras Antillas			9	843
América del Sur	5	450	2	100

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS EN LOS ESTADOS UNIDOS—Cont'a.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Lana (Libras)—				
América del Sur:				
1ª clase	115,797	\$9,980	4,133,227	\$467,226
2ª clase	191,165	15,712	1,403,261	295,595
3ª clase	2,030,912	186,623	2,245,862	182,686

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES.

Instrumentos de agricultura, exportados á—				
México		4,661		9,718
América Central y Belize		158		511
Cuba		68		763
Puerto Rico		2,049		402
Santo Domingo		341		45
Otras Antillas y Bermuda		313		671
Argentina	55,429			40,176
Brasil	838			4,193
Colombia	242			63
Resto de la América del Sur	26,556			3,050
Libros, mapas, grabados, y otros materiales impresos—				
México		6,100		10,968
América Central y Belize		7,195		8,923
Cuba		39		25,184
Puerto Rico		35		2,190
Santo Domingo		410		91
Otras Antillas y Bermuda		1,697		2,882
Argentina		4,744		1,248
Brasil		1,577		21,210
Colombia		3,607		145
Resto de la América del Sur		7,488		2,850
Maíz (bushels)—				
México	195,975	75,251	129,499	43,992
América Central y Belize	7,941	3,320	16,164	9,188
Cuba	23,929	9,661	74,263	27,017
Puerto Rico			1,000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Otras Antillas y Bermuda	57,221	24,301	57,754	21,711
América del Sur	3,855	1,652	6,299	2,337
Trigo (bushels)—				
México				
América Central y Belize	5,333	4,074		
Antillas y Bermuda	46	38	243	241
Resto de la América del Sur	212	176	14,184	11,921
Harina de trigo (barriles)—				
México	5,887	21,586	1,082	4,661
América Central y Belize	18,750	70,022	23,060	103,503

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuación.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países	Junio			
	1896		1897.	
	Cantidad	Valor	Cantidad.	Valor.
Harina de trigo (barriles)—Cont'a.				
Cuba	19,065	\$69,704	8,757	\$40,557
Puerto Rico.....	10,475	38,754	11,018	48,943
Santo Domingo.....	2,285	9,450	4,737	22,953
Otras Antillas y Bermuda.....	58,107	212,059	70,712	306,886
Brasil.....	50,227	198,465	40,359	186,711
Colombia.....	11,616	45,795	14,493	53,233
Resto de la América del Sur.....	25,519	81,293	32,080	137,345
Carruages, carros y sus accesorios:				
México.....		53,387		274,801
América Central y Belize.....		8,106		22,182
Cuba.....		443		8,851
Puerto Rico.....		832		704
Santo Domingo.....		782		1,591
Otras Antillas y Bermuda.....		9,016		7,258
Argentina.....		3,995		19,519
Brasil.....		23,543		1,205
Colombia.....		1,343		6,199
Resto de la América del Sur.....		3,937		4,427
Carbón de piedra (toneladas)—				
México.....	16,480	49,971	32,671	86,539
América Central y Belize.....	601	2,521	220	798
Cuba.....	14,684	33,859	16,510	36,174
Puerto Rico.....	1,237	3,199	4,663	12,487
Santo Domingo.....	653	2,312	743	1,844
Otras Antillas y Bermuda.....	926	2,812	13,379	35,492
Brasil.....			5,103	27,595
Colombia.....			3,002	6,011
Resto de la América del Sur.....	25	130	861	2,338
Manufacturas de algodón (yardas)—				
México.....	1,142,237	64,247	406,031	25,881
América Central y Belize.....	1,105,476	60,681	1,535,521	66,704
Cuba.....	23,715	2,259	12,189	1,314
Puerto Rico.....	48,212	2,039	3,400	413
Santo Domingo.....	213,496	10,268	115,334	5,684
Otras Antillas y Bermuda.....	616,705	33,229	848,132	48,280
Argentina.....	807,113	42,630	69,372	7,264
Brasil.....	995,678	68,545	684,054	51,222
Colombia.....	588,186	28,304	613,855	42,011
Resto de la América del Sur.....	2,321,675	126,613	1,420,471	78,027
Ropa hecha—				
México.....		27,634		22,870
América Central y Belize.....		24,211		25,147
Cuba.....		5,648		1,787
Puerto Rico.....		719		481
Santo Domingo.....		1,756		1,048
Otras Antillas y Bermuda.....		4,700		7,148
Argentina.....		5,837		9,440
Brasil.....		8,532		3,281
Colombia.....		3,342		7,067
Resto de la América del Sur.....		4,691		8,585

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Bicicletas y accesorios—				
México		\$3,277		\$6,165
América Central y Belize		8,808		997
Cuba		1,132		610
Puerto Rico		3,670		325
Santo Domingo		104		598
Otras Antillas y Bermuda		5,461		13,005
Argentina		1,396		3,768
Brasil		7,127		3,978
Colombia		586		2,671
Resto de la América del Sur		3,111		4,860
Hierro y acero y sus manufacturas, materiales de construcción, sierras y herramientas:				
México		51,175		26,867
América Central y Belize		23,623		12,270
Cuba		5,330		7,493
Puerto Rico		1,671		1,431
Santa Domingo		1,075		1,613
Otras Antillas y Bermuda		6,219		6,174
Argentina		16,592		32,747
Brasil		22,514		17,261
Colombia		5,197		8,374
Resto de la América del Sur		23,823		14,661
Maquinaria: Máquinas de coser y accesorios.				
México		11,391		17,912
América Central y Belize		8,832		8,346
Cuba		50		
Puerto Rico		763		4
Santo Domingo		177		276
Otras Antillas y Bermuda		1,840		1,867
Argentina		9,700		18,737
Brasil		9,689		3,304
Colombia		4,103		4,726
Resto de la América del Sur		14,499		4,447
Otras Maquinarias—				
México		228,507		289,305
América Central y Belize		25,877		154,115
Cuba		12,730		6,764
Puerto Rico		5,327		2,375
Santo Domingo		4,004		5,424
Otras Antillas y Bermuda		11,743		7,641
Argentina		15,876		15,702
Brasil		105,085		30,047
Colombia		8,682		15,212
Resto de la América del Sur		58,760		65,286
Cuero y sus manufacturas. Cuero para suela (libras)—				
Antillas y Bermuda	6,395	1,384	2,715	447
América del Sur	1,350	292	2,715	602

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículo: y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor
Cuero y sus manufacturas Cuero para suela (libras)—Continuado.				
Otras clases de cuero—				
México		\$947		\$1,740
América Central y Belze.		344		760
Cuba		240		161
Puerto Rico		149		100
Santo Domingo		183		160
Otras Antillas y Bermuda		982		1,224
Argentina				150
Brasil		2,668		1,500
Colombia		331		185
Resto de la América del Sur		1,766		524
Abastecimientos para navios—				
México	79	242	493	1,154
América Central y Belize	1,132	2,503	952	2,228
Cuba	566	1,133	337	650
Puerto Rico	24	51	130	270
Santo Domingo	150	420	107	460
Otras Antillas y Bermuda	602	1,282	714	1,510
Argentina	5,851	10,740	9,160	17,919
Brasil	12,831	24,825	9,445	18,195
Colombia	395	775	843	1,696
Resto de la América del Sur	2,903	6,483	3,629	8,142
Aguarrás (galones)—				
México	510	189	749	235
América Central y Belize	928	296	1,045	365
Cuba	7,666	2,326	5,194	1,548
Puerto Rico	830	267	540	166
Santo Domingo	46	17	80	16
Otras Antillas y Bermuda	2,612	782	2,272	734
Argentina	30,000	9,354	5,000	1,650
Brasil	42,305	13,287	21,583	5,996
Colombia	804	327	885	314
Resto de la América del Sur	17,542	5,815	3,948	1,350
Aceites: Mineral crudo, incluyendo todos los aceites naturales, independientemente de la gravedad (galones)—				
México	648,583	32,542	663,502	28,606
Cuba	119,782	10,000	382,978	27,034
Puerto Rico				
México	56,975	11,612	82,830	19,798
América Central y Belize	116,023	12,665	59,112	6,578
Cuba	2,997	470	708	331
Puerto Rico	10,575	1,489	19,805	2,592
Santo Domingo	20,312	1,929	65,492	6,253
Otras Antillas y Bermuda	229,382	21,798	288,550	25,276
Argentina	732,072	91,135	440,396	47,399
Brasil	2,092,532	177,654	2,325,829	183,376
Colombia	50,692	4,808	160,776	15,141
Resto de la América del Sur	994,676	109,491	559,459	63,932

Importaciones y Exportaciones, Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Accites vegetales: De semilla de algodón (galones)—				
México	20,769	\$6,331	75,815	\$15,260
América Central y Belize.....	605	249	312	79
Cuba				
Puerto Rico.....			20	8
Santo Domingo.....	3,724	1,450	5,771	2,230
Otras Antillas y Bermuda.....	23,358	6,495	72,825	18,214
Argentina	2,666	1,104	1,976	623
Brasil	42,521	11,781	73,538	19,577
Resto de la América del Sur.....	9,997	2,869	18,533	6,221
Parafina y cera de parafina (libras)—				
México	225,958	13,408	100,848	4,768
América Central y Belize.....	24,220	1,592	34,329	1,687
Antillas y Bermuda	2,891	112	9,466	295
Brasil.....	30,940	1,878	23,668	1,185
Resto de la América del Sur.....	18,995	1,017	10,900	449
Provisiones, comprendiendo carnes y productos de lechería—				
México	12,919	1,535	8,944	1,048
América Central y Belize.....	21,723	2,217	31,723	4,193
Cuba	2,499	193	5,192	399
Puerto Rico.....	576	42	672	48
Santo Domingo.....				
Otras Antillas y Bermuda.....	35,367	2,937	34,142	3,010
Argentina				
Brasil.....	18,000	1,462	7,560	648
Colombia	5,876	452	5,056	415
Resto de la América del Sur.....	19,372	1,517	12,203	1,052
Carne de vaca, salada en salmuera ó de otro modo curada(libras)—				
México	1,100	43	880	56
América Central y Belize.....	55,050	2,727	32,009	1,593
Cuba	2,000	97	10,000	728
Puerto Rico.....	400	22	400	20
Santo Domingo.....	4,400	193	12,000	392
Otras Antillas y Bermuda.....	678,045	32,683	462,169	21,570
Brasil.....	3,800	220	3,000	150
Colombia	13,500	552	9,390	496
Resto de la América del Sur.....	253,899	12,870	172,100	9,284
Sebo (libras)—				
México	130,148	5,169	33,721	1,154
América Central y Belize.....	274,838	12,167	269,697	10,772
Cuba	95,261	3,248	95,413	3,020
Puerto Rico.....				
Santo Domingo.....	78,354	2,506	12,670	470
Otras Antillas y Bermuda.....	77,688	3,674	274,658	10,127
Brasil.....			67,387	2,835
Colombia	5,590	397	83,590	3,562
Resto de la América del Sur.....	2,791	117	21,712	862

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCIAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1897.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Productos porcinos—				
Tocino (libras)—				
México	8,080	\$793	8,138	\$692
América Central y Belize	26,260	1,763	31,230	2,217
Cuba	640,000	31,959	1,196,554	70,683
Puerto Rico	64,102	3,204	38,205	2,280
Santo Domingo	1,375	49	5,400	301
Otras Antillas y Bermuda	56,277	3,981	49,288	3,917
Brasil	2,825,364	185,831	1,508,615	95,617
Colombia	1,800	90	301	37
Resto de la América del Sur	11,289	760	43,250	3,211
Jamones (libras)—				
México	12,161	1,353	16,679	1,882
América Central y Belize	27,515	2,874	28,713	3,351
Cuba	328,400	29,555	284,231	30,891
Puerto Rico	75,012	6,050	60,612	5,455
Santo Domingo	3,189	373	5,720	607
Otras Antillas y Bermuda	71,431	7,451	104,672	10,043
Brasil	11,652	921	8,415	725
Colombia	11,652	921	12,721	1,080
Resto de la América del Sur	63,039	6,714	66,344	7,122
Carne de puerco (libras)—				
América Central y Belize	130,350	5,590	119,095	5,214
Cuba	31,200	1,459	15,000	644
Puerto Rico	716,200	32,760	283,000	12,397
Santo Domingo	6,300	306	11,200	525
Otras Antillas y Bermuda	1,892,160	88,806	1,501,450	68,478
Brasil	1,600	73	11,000	412
Colombia	10,100	488	7,100	368
Resto de la América del Sur	173,200	8,119	319,300	14,610
Manteeca (libras):				
México	465,492	24,737	511,063	23,303
América Central y Belize	220,602	12,546	347,666	17,475
Cuba	2,611,243	130,562	2,638,855	113,851
Puerto Rico	351,060	19,953	393,264	19,345
Santo Domingo	30,414	1,649	53,424	3,064
Otras Antillas y Bermuda	379,931	22,295	604,150	33,595
Argentina	2,360	123	2,000	107
Brasil	1,549,020	96,941	1,827,346	94,795
Colombia	32,105	1,626	287,615	14,989
Resto de la América del Sur	964,507	54,731	876,603	47,630
Grasa y Oleomargarina (libras)—				
México			424	59
América Central y Belize			1,930	185
Puerto Rico	1,203	124		
Otras Antillas y Bermuda				
Colombia	94,560	8,751	218,630	20,797
Resto de la América del Sur	8,000	760	6,560	691
	38,479	4,536	43,300	4,798
Productos de lechería—				
Mantequilla (libras)—				
México	15,698	2,657	22,247	3,900
América Central y Belize	16,375	3,149	30,638	5,010

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Mantequilla libras—Continuado.				
Cuba	2, 804	\$535	5, 602	\$1, 000
Puerto Rico			3, 600	412
Santo Domingo	3, 150	415	7, 200	1, 004
Otras Antillas y Bermuda	141, 057	21, 129	148, 521	21, 484
Brasil	29, 502	5, 255	49, 134	5, 922
Colombia	6, 567	947	7, 474	1, 089
Resto de la América del Sur	51, 611	6, 734	55, 790	7, 335
Queso (libras)—				
México	8, 082	824	16, 920	1, 836
América Central y Belize	15, 373	1, 567	19, 566	2, 088
Cuba	2, 600	428	7, 793	1, 190
Puerto Rico	1, 720	194	4, 517	585
Santo Domingo	3, 487	374	4, 037	496
Otras Antillas y Bermuda	59, 892	6, 570	72, 179	8, 092
Brasil			959	132
Colombia	6, 898	812	9, 532	1, 079
Resto de la América del Sur	7, 687	877	18, 524	2, 358
Semillas, incluyendo las de trébol, algodón, linaza, alfalfa, y otras—				
México		734		126
América Central y Belize		630		500
Cuba		62		100
Puerto Rico		38		24
Santo Domingo		35		114
Otras Antillas y Bermuda		291		131
Argentina				
Brasil				5
Colombia		36		364
Resto de la América del Sur		103		311
Azúcar refinado (libras)—				
México	30, 202	1, 610	18, 844	882
América Central y Belize	118, 275	5, 784	77, 524	3, 491
Santo Domingo	3, 450	193	5, 754	291
Otras Antillas y Bermuda	137, 467	6, 489	165, 590	8, 849
Argentina				
Colombia	84, 568	4, 099	56, 632	8, 879
Resto de la América del Sur	120	7	8, 762	435
Tabaco no manufacturado (libras)—				
México	158, 109	13, 578	17, 233	1, 515
América Central y Belize	7, 820	853	15, 264	2, 301
Antillas y Bermuda	172, 993	16, 793	161, 679	16, 893
Argentina			10, 800	965
Colombia	9, 180	1, 092	800	49
Resto de la América del Sur	54, 483	4, 823	82, 744	6, 826
Tabaco: Tabacos, cigarros y otras manufacturas de tabaco—				
México		4, 620		262
América Central y Belize		8, 809		8, 953
Cuba		7, 402		16, 003
Otras Antillas y Bermuda		17, 441		22, 531

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Tabaco: Tabacos, cigarros, y otras manufacturas de tabaco—Cont'a.				
Argentina.....		\$2,656		\$2,053
Brasil.....		50		
Colombia.....		1,477		17
Resto de la América del Sur.....		3,075		6,538
Madera y sus manufacturas:				
México.....	32,982			26,771
América Central y Belize.....	3,012			8,153
Cuba.....	93			7,392
Otras Antillas y Bermuda.....	1,673			657
Argentina.....	20			
Brasil.....				
Colombia.....	348			1,021
Resto de la América del Sur.....	325			174
Madera de construcción: Tablas, tablonés, viguetas, y cuarterón (mil pies)—				
México.....	5,930	\$5,343	12,780	237,886
América Central y Belize.....	1,017	15,647	620	8,468
Cuba.....	2,263	25,950	2,117	20,380
Puerto Rico.....	328	4,181	810	9,667
Santo Domingo.....	195	2,682	371	5,132
Antillas y Bermuda.....	3,452	47,616	2,785	40,813
Argentina.....	5,961	78,371	2,549	49,395
Brasil.....	6,759	83,201	5,075	72,644
Colombia.....	454	4,683	491	6,192
Resto de la América del Sur.....	3,716	45,093	5,218	62,122
Otras maderas de construcción: tejamanís, duelas, etc.—				
México.....		28,525		35,346
América Central y Belize.....		10,213		7,557
Cuba.....		4,448		7,007
Puerto Rico.....		3,955		429
Santo Domingo.....		1,355		294
Otras Antillas y Bermuda.....		20,928		4,886
Argentina.....		14,678		36,092
Brasil.....		1,253		3,972
Colombia.....		518		615
Resto de la América del Sur.....		11,044		23,971
Manufacturas de madera: Puertas, marcos de vidriera, persianas, molduras y otros adornos, bocoyes y barriles vacíos, muebles, artículos de madera y otras—				
México.....		31,007		40,575
América Central y Belize.....		23,887		25,974
Cuba.....		7,583		6,625

Importaciones y Exportaciones Junio 1897—Continuado.

EXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS NACIONALES—Continuación.

Artículos y países.	Junio.			
	1896.		1897.	
	Cantidad.	Valor.	Cantidad.	Valor.
Manufacturas de madera: Puertas, marcos de vidriera, persianas, molduras y otros adornos, boco-yes y barriles vacíos, muebles, artículos de madera y otras— Continúan.				
Puerto Rico.....		\$3, 582		\$1, 376
Santo Domingo.....		1, 324		1, 353
Otras Antillas y Bermuda.....		17, 151		12, 433
Argentina.....		5, 535		13, 962
Brasil.....		9, 188		7, 089
Resto de la América del Sur.....		17, 218		5, 549
Colombia.....				10, 632
		4, 942		5, 549
Lana y sus manufacturas: Lana cruda (libras)—				
México.....	391, 259	39, 503	60	6

REVISTA DEL COMERCIO DEL MUNDO.

[*British Trade Review*, julio 18 de 1897.]

Los Estados Unidos no solamente están haciendo esfuerzos decididos para apoderarse de una parte mayor del comercio que corresponde á la Gran Bretaña, especialmente en cuanto á los productos de la lechería, sino que también el Gobierno americano, no economiza, según parece, trabajo alguno á fin de suministrar á los fabricantes y comerciantes del otro lado del Atlántico detalles completos acerca de los mercados adonde se importan efectos manufacturados y de otra clase. Con este objeto, según lo manifestamos lijeramente en nuestro último número, se ha publicado en la tipografía del Gobierno en Washington una serie de informes consulares especiales sobre las condiciones del tráfico en el mundo entero. Con el objeto de favorecer á los fabricantes de los Estados Unidos se ha hecho un resumen de estos informes y ed otros datos obtenidos en diversas fuentes, que figura como introducción en la citada publicación bajo el título de "Revista del Comercio del Mundo." Da una buena idea del alcance de este trabajo la circular del Gobierno á los Cónsules de los Estados Unidos, indicándoles la clase de informes que se necesitan.

Los principales puntos á los que se les pide dirijan su atención al preparar estos informes especiales son los siguientes: 1°. Aumento ó disminución de las exportaciones é importaciones desde el 30 de junio de 1895, ó desde el 1° de enero de 1896, mencionando los países y los artículos de comercio. 2°. Cambios en la moneda, especialmente en el valor de la unidad monetaria en oro de los Estados Unidos, y las condiciones del cambio, lo mismo que la cantidad de moneda en circulación. 3°. Cambios notables en los precios de artículos de comercio. 4°. Valor de los salarios para los trabajadores, sirvientes, mecánicos, obreros de fábrica, dependientes de tiendas, tenedores de libros, empleados de ferrocarril y otros. 5°. Cambios en los derechos y reglamentos de aduana, impuestos municipales y de portazgo, especialmente aquellos que afectan al comercio americano. 6°. Precio de los productos extranjeros que se consumen (viveres, materias primas, y artículos manufacturados, con todos los detalles acerca de ellos que puedan obtener), y así mismo la posibilidad de introducir efectos americanos. 7°. Cantidad y valor de los productos que se exportan, especialmente aquellos que puedan encontrar un mercado en los Estados Unidos. 8°. Condiciones de los transportes, tanto interiores como de cabotaje y marítimos, incluyendo nuevas líneas de ferrocarril, nuevas rutas de wagones ó de caravanas, nuevos sistemas de ríos ó canales (abiertos ó en proyecto), y los medios de comunicación con los puertos de los Estados Unidos, manifestando el tiempo que en esto se emplea, y si los fletes para el mismo país son excesivos ó no. 9°. Cambios en los precios de los patentes comerciales ó impuestos especiales sobre los extranjeros; cambios en el *status* de estos en cuanto á ciudadanía ó derechos civiles. 10°. Créditos comerciales, tipos y plazos que esperan obtener los compradores de mercancías extranjeras; costumbres y peculiaridades comerciales; introducción de invenciones americanas y de sistemas mecánicos ó de tráfico de los Estados Unidos.

El ejemplar de "La Revista del Comercio del Mundo" que tenemos á la vista, demuestra con cuanto acierto el cuerpo consular de los Estados Unidos ha desempeñado su cometido. Es una obra maestra de compilación, un verdadero almacén de informes estadísticos que prueba de una manera palpable hasta donde puede un gobierno servir los intereses comerciales de un

país con solo tener el tino de escoger para trabajos de esa clase á hombres competentes. Inútil es tratar de ocultar el hecho de que la actividad industrial de los Estados Unidos se está haciendo sentir en no pocos de aquellos mercados que los fabricantes británicos habían considerado hasta ahora como inatacables, y es por esto que con perdonable orgullo el Sr. FREDERIC EMORY, Jefe de la Oficina de Estadística del Departamento de Estado, se expresa así: "Los informes de nuestros Cónsules contenidos aquí, lo mismo que los que de tiempo en tiempo se han publicado en el 'Informe Consular Mensual' ponen de manifiesto el hecho halagador de que nuestros fabricantes compiten con éxito en muchos ramos con los industriales de los países europeos, y esto no solamente en mercados neutrales sino en los de ellos mismos. Ejemplos elocuentes de esto son nuestras exportaciones al viejo continente de hierro y acero, maquinaria, efectos de cuero y de algodón, calzado, ferretería, cuchillería, bicicletas, máquinas de coser, manufacturas de madera, artículos eléctricos, etc. Sin entrar en la consideración de las causas que han producido este aumento, el hecho de que nuestros fabricantes en varios ramos han competido con éxito con los productos extranjeros en sus propios mercados parece indicar que es muy factible el crecimiento de la venta de artículos americanos en el extranjero."

La confesión hecha por Sir COURTENAY BOYLE, en un memorandum que últimamente ha dirigido á la Cámara de comercio, se toma, por decirlo así, como una prueba contra nosotros, y como una demostración de que los fabricantes de los Estados Unidos se vuelven de día en día competidores más fuertes de los industriales ingleses. Francamente hablando, debemos reconocer que aunque mucho de lo contenido en este volumen apenas puede servir de estímulo para un inglés desde el punto de vista del patriotismo, esos informes son sin embargo de la mayor importancia no solamente para los manufactureros americanos, y por ende para los ingleses, sino también para los importadores en las colonias y en el oriente. El comprador no obra en sus negocios al impulso de sentimientos indebidos. Compra en el mejor mercado, si no en el más barato. Al mismo tiempo bueno es que nuestros fabricantes consideren con cuidado los esfuerzos concentrados que los Estados Unidos están haciendo para apoderarse de una gran

parte de nuestro tráfico colonial y extranjero, á fin de no economizar nada por su parte para satisfacer las necesidades de aquellos á quienes el productor americano está tratando de complacer.

URUGUAY.

DESCUBRIMIENTO DEL MICROBIO DE LA FIEBRA AMARILLA.

La Oficina agradece al Sr. Don PRUDENCIO DE MURGUIONDO, Cónsul General del Uruguay en los Estados Unidos, por la remisión de un número del periódico "La Nación," del 11 de junio de 1897, el cual publica una conferencia del eminente Professor SANARELLI sobre sus investigaciones para encontrar el microbio de la fiebre amarilla que terminaron en su descubrimiento. La conferencia no puede transcribirse literalmente en este Boletín por razón de su extensión y carácter científico.

Las estadísticas presentadas por el Profesor SANARELLI muestran las cifras aterradoras de las defunciones causadas por la fiebre amarilla en los diez últimos años, y contienen también un cálculo relativo á la pérdida del capital social ocasionada por aquella epidemia en los diversos países del Golfo de México, las Antillas y la costa atlántica de la América del Sur.

La fiebre amarilla, dice, ha causado en Cuba sólo la muerte de 10,793 soldados del ejército español durante los dos últimos años.

Habla después de la propagación, cultivo é inoculación del microbio, así como de una serie de experimentos interesantes practicados con caballos, perros, conejos y varios otros animales. También inoculó á cinco personas.

El Profesor SANARELLI asegura que el microbio se encuentra en la sangre y en la parte interior de los tejidos, y explica por medio de este hecho los fracasos sufridos por tantos médicos que han tratado de encontrar el microbio en el vómito negro, característico de la enfermedad.

El microbio se presenta en bastoncitos de extremidades redondeadas; aparece en pares en los cultivos artificiales y en pequeños grupos en los tejidos. Su longitud varía entre 2 y 4 milésimos de milímetro

Según el Profesor SANARELLI, la fiebre amarilla es indudablemente contagiosa—hecho éste demostrado por su trasmisión marítima de uno á otro país—y ninguna parte del mundo puede considerarse segura contra la invasión de este gérmen mortal.

VENEZUELA.

EL NUEVO MINISTERIO.

El General *Joaquín Crespo*, Presidente constitucional de los Estados Unidos de Venezuela, ha nombrado un nuevo gabinete, en decreto de junio de 1897, refrendado por su Secretario, Gen. *José R. Nuñez*. Los miembros del nuevo gabinete son los siguientes:

Ministro del Interior, Dr. *Heriberto Gordon*.

Ministro de Relaciones Exteriores, Señor Don *P. Ezequiel Rojas*.

Ministro de Hacienda, Señor Don *Luis A. Castillo*.

Ministro de Guerra y Marina, Gen. *José Rafael Ricart*.

Ministro de Fomento, Dr. *Adriano Riera Aguingalde*.

Ministro de Instrucción Pública, Dr. *Federico Chirinos*.

Ministro de Obras Públicas, Gen. *George Uslar*, hijo.

El Gen. *E. Ibarra Herrera*, Gobernador del Distrito Federal, tiene asiento en el gabinete venezolano por razón de su oficio.

Han sido promulgadas las siguientes modificaciones de la tarifa de Venezuela:

CLASE 1.—*Libre.*

Se han incluido en esta clase:

Aguas minerales, comprendidas antes en la clase 3^a; mineral de hierro y hierro viejo, propio para fundición, antes 2^a clase; vástagos de patatas, antes 3^a clase; molinos de viento, antes 2^a clase.

CLASE 2.—*10 céntimos por kilogramo.*

Acido carbónico líquido; codillos de cañerías de agua; polvo de vidrio.

CLASE 3.—*25 céntimos por kilogramo.*

Algodón, antes prohibido; asbesto; arneses, antes 2^a clase; azúcar moscado, antes prohibido; goma arábica, antes 5^a clase; manteca pura, las mezclas y la oleomargarina, comprendidas antes en esta clase, quedan excluidas; venenos usados en la conservación de pieles, antes 5^a clase.

CLASE 4.—75 céntimos por kilogramo.

Azúcar blanco refinado, antes prohibida; aceite bituminoso para limpiar arneses; esterillas de sogas pintadas para mesas; nafta; manteca de puerco mezclada con otras grasas y oleomargarina, antes 3ª clase; palillos para fósforos, antes prohibidos.

Las escopetas de aire de salón, están comprendidas ahora en la clase 7ª.

CLASE 5.—1.25 bolívares por kilogramo.

Ron de todas clases, con excepción del de caña de azúcar cuya importación está prohibida; coñac ó sus esencias; ajeno; ginebra y esencias hasta 22 grados Cartier; más allá de este grado los derechos serán calculados proporcionadamente; antes 6ª clase; entreforro de algodón; pólvora, antes 6ª clase; tabaco andullo (el tabaco hueva) y tabaco torcido de mascar, antes 6ª clase.

CLASE 7.—5 bolívares por kilogramo.

Escopetas de aire de salón, antes 4ª clase; la importación de fósforos está prohibida.

CLASE 9.—20 bolívares por kilogramo.

La importación de ropa hecha, comprendida antes en esta clase, queda prohibida por el artículo 3 de la nueva ley.

Los dos artículos trascritos á continuación están tomados de la nueva ley de tarifas, recientemente votada.

ART. 4. El Ejecutivo podrá prohibir la importación de ropa hecha en general, ó de parte de ella, así como la de sombreros de todas clases, gorras, bonetes y gorros adornados, por las aduanas de la República en cuya jurisdicción hayan adquirido aquellas industrias el desarrollo necesario para el abastecimiento de aquellos artículos, sin detrimento del consumidor.

ART. 13. Los artículos importados en el país como partes disgregadas de un todo, con el propósito de eludir el pago de derechos, ya se introduzcan en un solo paquete ó ya en paquetes separados, pagarán el derecho correspondiente á la clase á que los artículos pertenecen.

Entre el artículo 4º de la antigua ley y el 5º de la nueva, hay la siguiente diferencia: Por el primero, el nitrato de potasa sólo podía ser importado por droguistas, y en pequeñas cantidades; por el segundo, la cantidad no está limitada, y su introducción puede llevarse á cabo por cualquiera con el correspondiente permiso.

Entre el artículo 11 de la antigua ley y el 12 de la nueva, hay la siguiente diferencia: Por el primero, el Gobernador estaba autorizado á aumentar, disminuir y suprimir los derechos, sin que se especificaran los artículos; por el segundo está autorizado á disminuir y suprimir los derechos sobre los artículos de primera necesidad, solo cuando circunstancias imprevistas lo hagan necesario, etc.

LA REPÚBLICA MAYOR DE LA AMÉRICA
CENTRAL.

EL TRATADO DE UNIÓN CENTRO-AMERICANA.

SAN SALVADOR, 18 de junio de 1897.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES INTERIORES:

El tratado de unión suscrito por el congreso jurídico centro-americano, dice textualmente:

Los Gobiernos de Guatemala, Costa-Rica y el de la República Mayor de Centro América, por medio de sus respectivos Delegados y Plenipotenciarios, á saber: los Señores Licenciados don ANTONIO BATRES JAUREGUI, don MARIANO CRUZ y don ANTONIO GONZÁLEZ SARAVIA, por Guatemala; el Señor Licenciado don LEÓNIDAS PACHECO, por Costa Rica; y los Señores Doctores don TIBURCIO G. BONILLA y don MANUEL DELGADO, por la República Mayor de Centro-América.

Deseando que se realice lo más pronto posible la Unión de la América Central de un modo definitivo por el inmediato ensanche de sus mutuas relaciones políticas, unificadas desde ahora ante las naciones extranjeras, y teniendo los Estados bases armónicas de unión, idénticas garantías y principios homogéneos de libertad y progreso, al efecto, después de haberse exhibido sus plenos poderes, que se encuentran en forma, y de las conferencias y discusiones del caso, han acordado las estipulaciones siguientes:

ARTÍCULO 1. Las Repúblicas de Guatemala, Costa-Rica, Nicaragua, Honduras, y el Salvador, forman desde hoy una sola nación, libre é independiente, que se denomina "República de Centro-América.

ART. 2. Las Repúblicas signatarias que constituyen la nueva unidad política, conservan su entera libertad é independencia, excepto en los puntos que expresa este Tratado, y con referencia á los cuales debe considerárselas como una sola nacionalidad.

ART. 3. Conservan su régimen autonómico, en cuanto á su administración interna, y su unificación tendrá por único objeto el que en sus relaciones internacionales aparezcan como una sola entidad para garantizar su independencia común, derecho y respetabilidad.

ART. 4. Con este objeto, las Repúblicas, que en lo sucesivo se denominarán Estados, convienen en organizar un Poder Ejecutivo Nacional, cuyo jefe tendrá el carácter de Presidente de la República de Centro-América.

ART. 5. Los Presidentes de las Repúblicas actuales se denominarán jefes de Estado.

ART. 6. La Presidencia de la República de Centro-América será ejercida alternativamente, por turno, por los respectivos jefes de Estado, en órden alfabético de naciones; así: Costa-Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y el Salvador.

ART. 7. El turno será anual y principiará el 15 de setiembre del corriente año, si en esa fecha hubiese recibido este tratado su aprobación definitiva, y si no la hubiese recibido, en la que oportunamente se fije por la mayoría de los Estados.

Art 8. El Presidente de la República de Centro-América será asistido por un consejo de dos delegados por cada Estado, que tendrán el carácter de Ministros Responsables.

ART. 9. La falta ó ausencia de algunos de dichos Delegados, siempre que concurriese mayoría absoluta, no obstará á sus deliberaciones y resoluciones.

ART. 10. Para autorizar sus actos y ser órgano de comunicación, el Presidente de Centro-América designará uno de los miembros que asuma la Secretaría de Estado.

ART. 11. Los consejeros serán nombrados por un año, por el Ejecutivo de Estado, pudiendo ser reelectos.

ART. 12. En todas las resoluciones que afecten la política exterior de Centro-América, el Presidente deberá proceder con consulta del Consejo y con el voto de la mayoría absoluta de los que asistan. El voto del Presidente será decisivo en caso de empate.

ART. 13. Son atribuciones del Presidente de Centro-América, de acuerdo con el Consejo:

(A) Defender la independencia y el honor de la Nación, y la inviolabilidad de su territorio.

(B) Observar las estipulaciones del presente Tratado, y hacer que se observen por los Estados.

(C) Procurar por medios pacíficos el mantenimiento del orden público en los Estados.

(D) Fijar en casos necesarios la forma y recursos con que cada uno de ellos deba contribuir á la defensa del territorio y del honor nacional.

(E) Nombrar Ministros Diplomáticos, Cónsules y Agentes Consulares.

(F) Recibir á los Ministros y demás Enviados de otras naciones y dar el exequatur á las patentes de los Cónsules extranjeros.

(G) Cultivar y fomentar las relaciones internacionales.

(H) Expedir pasaportes á los Ministros y Enviados de otras naciones, y retirar el exequatur á las patentes de los Cónsules en casos previstos por la ley.

(I) Fijar el presupuesto y forma en que los Estados deben concurrir á los gastos comunes.

(J) Mantener la buena armonía entre los Estados.

(K) Celebrar y ratificar en su caso Tratados de paz, amistad, comercio, navegación y extradiciones ó convenciones, contratos y estipulaciones que se refieran á los intereses generales de Centro-América; debiéndose someter á la aprobación de la Asamblea del Estado respectivo, los que se refieran á intereses peculiares de éste ó que se hayan verificado á su solicitud.

(L) Procurar el mayor ensanche posible de las vías de comunicación entre los Estados y del comercio marítimo en sus costas.

(M) Procurar la mayor y más pronta unificación de monedas, pesas y medidas, bajo el sistema decimal y la unión fiscal y aduanera, así como la uniformidad en el plan de estudios.

ART. 14. El Consejo queda, además, autorizado para desarrollar en sus trabajos las bases que conduzcan á unificar los intereses de Centro-América, principalmente en el ramo de legislación.

ART. 15. La representación diplomática y consular tendrá efecto, en lo sucesivo, en nombre de la República de Centro-América.

ART. 16. Para ejercer la atribución á que se refiere el inciso E del Artículo 13, cuidará el Consejo con equidad de que de los diversos Estados procedan los Representantes.

ART. 17. Es entendido que siempre que un Estado necesite, por su cuenta, una representación diplomática ó consular, será designada con el personal que el mismo Estado indique.

ART. 18. Es deber principal del Consejo mantener la armonía fraternal entre los Estados, y si sus buenos oficios no alcanzaren el efecto deseado, se ocurrirá, indefectiblemente, al procedimiento de arbitraje.

ART. 19. Queda reconocido que en este Tratado no se lleva más mira que la de aproximar la definitiva organización de la patria Centro-americana: que en consecuencia no se tendrá en cuenta otro precedente ni cabrá otra interpretación en sus cláusulas que tiendan á ese último fin, por los medios pacíficos y de recíproca conveniencia.

ART. 20. La República de Centro-América se tendrá por organizada siempre que concurra más de un Estado á su formación; y la no aceptación de alguna ó algunas de las cláusulas aquí consignadas, no impedirá que el Estado que la rechace, entre á formar parte de la Unión, siempre que á juicio del Consejo Ejecutivo no se afecte, esencialmente, este Pacto.

ART. 21. El originario de cualquiera de los Estados no se tendrá por extranjero en otro y estará en las condiciones del nacional si manifiesta su deseo de serlo ante los encargados del registro civil.

ART. 22. La capacidad civil y política del centro-americano, llenado el requisito del artículo anterior, se regirá por la ley del Estado en que resida respecto de los actos en él verificados.

ART. 23. En consecuencia, la opción á que se refiere el artículo 21, les dará el carácter de ciudadanos naturales, con todos sus deberes y garantías, y el domicilio, todos los derechos y cargos de vecindad, sin exclusión alguna.

ART. 24. Los documentos expedidos por cualquier funcionario, precediendo su legalización, tendrán fuerza y vigor en cualquier Estado, conforme á sus levas; pero para el ejercicio de títulos profesionales, se necesitará además el pase respectivo, y para el ejercicio del notariado, se exige también llenar los requisitos especiales de las leyes del Estado.

ART. 25. Los Estados de Centro-América harán causa común en las cuestiones internacionales que afecten su soberanía ó independencia.

ART. 26. El auxilio que en su caso preste un Estado en servicio de otro, será por cuenta del que lo proporciona.

ART. 27. El Presidente de la República de Centro-América, de acuerdo con el Consejo Ejecutivo, determinará el modo y forma de los auxilios para que exista unidad de acción.

ART. 28. La disposición del mando superior de las fuerzas se subordinará á la del Estado en que se encuentren; salvo que el Presidente de la República asumiere su mando directo. El auxilio debe prestarse en el lugar del conflicto.

ART. 29. En tales casos, todo lo relativo á la paz se determinará por el Ejecutivo Nacional.

ART. 30. La paz, entre los Estados de Centro-América, será garantizada por el reconocimiento del principio de no intervención. Esto no impide el recíproco y espontáneo auxilio que se presten los Estados para el mantenimiento de la paz, cuando á ello sean requeridos.

ART. 31. En consecuencia, ningún Jefe de los Estados podrá ingerirse de motu proprio en ninguna forma en las cuestiones de régimen interno de otro Estado.

ART. 32. En cumplimiento del artículo 18, cuando uno de los Estados se crea amenazado ú ofendido por otro, dirigirá un memorandum al Consejo Ejecutivo en el que se dé cuenta de los detalles del conflicto pendiente y se ofrezcan todas las explicaciones necesarias, manteniéndose las cosas mientras tanto *in statu quo*.

ART. 33. Oida la otra parte, y no siendo eficaz la intervención conciliadora del Consejo Ejecutivo, se prevendrá á las partes que dentro del plazo que se fije, nombren un árbitro. En caso de desacuerdo, la designación la hará el mismo Consejo. Para las resoluciones que hayan de tomarse en estos casos, el Consejo se tendrá por formado con los miembros que no tuvieren intereses directos en la cuestión; y si el Presidente de la República estuviere en el caso de separarse, los miembros hábiles designarán por mayoría la persona que tendrá doble voto para el caso de empate. El laudo arbitral tendrá fuerza de sentencia definitiva.

ART. 34. Ningún Estado autorizará ni consentirá en su territorio actos de hostilidad contra alguno de los otros.

ART. 35. La concentración de emigrados políticos, se hará sin más trámites que la demanda del Gobierno interesado.

ART. 36. El derecho de asilo es inviolable así en los Estados como en la República, salvo en los casos previstos en los pactos de extradición.

ART. 37. Las responsabilidades pecuniarias ó de cualquier otro género que hayan contraído, ó que en lo sucesivo contraigan los respectivos Estados, serán pecuniarias del obligado.

ART. 38. Para que en las Constituciones de los Estados domine el mismo espíritu político que ha de facilitar su misión definitiva, establecen como bases de su derecho público constitucional, las siguientes:

(A) Separación de la Iglesia y del Estado, y el respeto absoluto á las creencias.

(B) La libertad de imprenta sin previa censura. Los delitos y faltas de imprenta quedan sujetos al conocimiento y represión de los Tribunales.

(C) La libertad de testar, con la sola restricción que las leyes especiales fijen para las herencias ó legados á favor de las instituciones de carácter religioso y para los alimentos debidos.

(D) La inviolabilidad de la vida humana para delitos políticos.

(E) Absoluta igualdad en la capacidad civil del hombre y de la mujer.

(F) El carácter puramente civil de los actos que establezcan ó modifiquen la capacidad civil de las personas, sin que esto impida la celebración de cualquier ceremonia religiosa.

(G) La abolición de toda vinculación ó institución de manos muertas, salvo aquellas que tuviesen algún objeto de beneficencia ó de instrucción pública.

(H) La garantía de hábeas corpus.

(I) La inviolabilidad de la propiedad, salvo el caso de expropiación, por utilidad y necesidad públicas, legalmente comprobadas y previa indemnización, que en caso de guerra podrá no ser previa.

(J) La absoluta independencia entre los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial.

(K) La inviolabilidad de las personas, salvo el caso de delito ó falta, no pudiendo durar la detención para inquirir más de cinco días.

(L) La no retroactividad de las leyes sustantivas, salvo en materia penal cuando favorecen al reo; mas no se permiten la confiscación ni el tormento.

(N) Se reconoce el derecho de petición individual ó colectiva.

(O) Se reconoce el derecho de reunión pacíficamente y sin armas y para fines lícitos.

(P) El derecho de defensa es inviolable.

(Q) Todo ciudadano es libre para fijar su domicilio, y para entrar al país ó salir de él, salvo el caso de estar sujeto á responsabilidades.

(R) El domicilio es inviolable y no puede allanarse sino en los casos y con las formalidades que la ley prescribe.

(S) En ningún caso se podrán ocupar, ni menos examinar los papeles privados de los habitantes de la República, sin orden de juez competente.

(T) La enseñanza es libre, salvo las restricciones que exija la moralidad; pero la que se dé en los establecimientos costeados por el Estado, es laica, gratuita y obligatoria.

(M) La igualdad ante la ley.

ART. 39. La declaración de estos principios no obsta para que cada Estado consigne en su constitución los más que juzgue convenientes.

ART. 40. Los tratados anteriores celebrados entre los Estados, quedarán vigentes en lo que no se opongan al presente Pacto.

ART. 41. El Consejo Ejecutivo, trans-curridos 5 años, ó antes si fuere posible, convocará una Asamblea Nacional que dicte la Constitución definitiva de Centro-America. Dicho plazo será prorrogable á juicio del Consejo Ejecutivo.

La Asamblea Nacional se compondrá de 10 representantes propietarios por cada Estado y de 5 suplentes.

ART. 42. El Escudo de Armas y pabellón de Centro-América, serán los de la antigua Federación.

El presente Tratado será sometido á la aprobación de las Asambleas ó Constituyentes respectivas, que serán convocadas oportunamente por cada Estado; procurando obtener su ratificación antes del próximo 15 de septiembre.

Sin embargo, si en esa fecha faltase alguna ó todas las ratificaciones, eso no invalidará lo estipulado.

Este Pacto se tendrá por aceptado, sin necesidad de canje, desde el día en que todos los Gobiernos de Centro-América se hayan comunicado la aprobación de sus respectivos Congresos.

En fe de lo cual, los intrascritos, Plenipotenciarios, lo hemos firmado y sellado en número de 3 ejemplares, en Guatemala, á 15 de junio del año de 1897.

ANTONIO BATRES.

MARIANO CRUZ.

ANTONIO GONZÁLEZ SARAVIA.

LEÓNIDAS PACHECO.

T. G. BONILLA.

MANUEL DELGADO.

Sírvase elevarlo al conocimiento del señor Presidente para que, considerándolo detenidamente, exprese á la Dieta lo que tenga á bien.

De Ud. arento S. S.

E. MENDOZA.

RAMIÉ.

SU CULTIVO Y MANUFACTURAS.

Los experimentos que han venido practicándose por muchos años han demostrado que el ramié puede ser cultivado con éxito y con buen resultado económico en muchas localidades de la América del Sur, América Central, México y los Estados Unidos.

La razón por la cual la producción de esta valiosa planta no ha pasado nunca en aquellos países del estado experimental, se explica por el hecho de que en el continente americano no hay mercado para la fibra cruda descortezada á máquina, técnicamente conocida con el nombre de "ramié comercial," que debe ser sucesivamente limpiada, desgomada, separada y peinada.

Hasta ahora no ha habido en este continente fábricas dedicadas propia ó exclusivamente á convertir la fibra cruda, ó la oriental ya limpiada, en las varias formas de géneros manufacturados á que es adaptable.

Dícese por conductos autorizados que en las Islas británicas y en el Continente europeo hay muchas de estas fábricas que trabajan con éxito, las cuales son surtidas de material crudo de India, China ó Japón, que viene limpiado á mano, descortezado y preparado para los telares, al bajo precio de los salarios de aquellos países.

De poco tiempo á esta parte, las aplicaciones mecánicas han sido perfeccionadas de modo que el proceso de descortezamiento, limpieza y desgome, así como la separación de la fibra, puedan ser

llevados á cabo por la labor inteligente de los varios países de América.

Para hacer del ramié una de las industrias más prominentes y productivas del día, no falta sino establecer fábricas para contratar y usar la fibra cruda en escala proporcional á la producción posible. Como un paso en este sentido, y al objeto de alentar y proteger la nueva y beneficiosa industria, se ha sometido el asunto á la consideración de las Cámaras del Gobierno de los Estados Unidos, y la medida será defendida con el empeño y la fe que la empresa merece.

De una comunicación dirigida esta Oficina por Mr. S. H. SLAUGHT, de Washington, D. C., tomamos el siguiente extracto:

La industria del ramié en este país ha tenido la fortuna de presentarse en condiciones especiales, á causa de su supuesta naturaleza tropical, y de caer en manos de aquellos que solo piensan en la producción de algo que exportar á Europa, en armonía con sus ideas y demandas, sin preocuparse del consumo nacional ó de la fabricación. Para demostrar y desenvolver la inmensa riqueza y el halagüeño prospecto económico de la industria del ramié, debemos contar con un mercado local para la fibra descortezada á máquina, y á este efecto debe haber una ó varias fábricas por cuyo medio pueda convertirse aquella fibra en géneros para el consumo de nuestra población. Esto y nada menos que esto servirá para estimular el cultivo de la planta y la inauguración con éxito de aquella industria. Una máquina descortezadora perfeccionada no llenará por sí sola aquel objeto.

El capital para la instalación de maquinarias ó su perfeccionamiento no puede obtenerse antes de que exista una demanda para su empleo, y esto tendrá lugar cuando las fábricas que trabajan la fibra cruda pueden contratar con el agricultor el cultivo de la planta. Esto es lo que yo propongo que se haga. Nadie puede plantar ramié en grande escala ó instalar maquinarias mientras no exista un mercado para la materia prima.

Ahora lo que la población necesita es dedicarse á la industria del ramié y sembrar menos trigo, algodón, maíz, etc., para producir mas lana y seda que se emplean en conexión con el ramié, y atender al consumo nacional con nuestros propios materiales. Nosotros podemos producir mejor y más barato y contribuir así á una economía de dinero en el país.

Cuento con los edificios necesarios, y la mayor parte de la maquinaria está ya dispuesta para su empleo en las fábricas. Para dar comienzo á los trabajos, importaremos la fibra (que no puede obtenerse en este continente) de la India, ya descortezada y limpia, y al mismo tiempo sembraremos un campo de ramié para demostrar su posibilidad. Después de recogida la cosecha, se practicarán las operaciones de descortezamiento, limpieza, desgome, separación y peinado de la fibra, para manufacturarla por último y convertirla en artículo para el mercado.

Cuando la fábricas estén en movimiento, contrataremos también la compra

de fibra cruda producida en los Estados Unidos y los países de la América latina, pagando 6 centavos por libra neta, si nuestro Gobierno nos protege y contamos con la cooperación de los que desean aprovecharse de los beneficios de la empresa, por un período de cinco años. Nosotros podremos pagar á los cosecheros de aquella planta el doble del precio obtenible para la exportación, bajo cualesquiera circunstancias. En anteriores artículos sobre la materia, he consignado que cada acre de tierra puede producir 1,000 libras de fibra cruda seca en cada corte, 6 tres ó cuatro mil libras en tres ó cuatro cortes, y que una maquinaria por valor de \$3,000 puede levantar, cortar, descortezar, secar y embalar en sesenta días la fibra cruda de ramié, destinada á la fábrica ó al mercado, que pueda producirse en 100 ó 150 acres. Aunque no lo he dicho antes, consignaré ahora que con un desembolso de \$3,000 puedo atender á de aquella suerte una extensión de 200 acres. También aseguro que un acre puede producir 20,000 libras de fibra verde en dos cortes.

Será interesante saber que se están haciendo grandes esfuerzos en la debida dirección con el objeto de promover la industria del ramié en beneficio de toda la población del Nuevo Mundo. A continuación transcribo un extracto de los documentos 47 y 57 del Senado de los Estados Unidos, Congreso 54, sesión 2ª:

FOMENTO DE LA INDUSTRIA DEL RAMIÉ.

Mi objeto es hacer que el público se apodere de esta industria y la promueva, ó mejor dicho, la explote en gran escala. Lo que del Gobierno solicito tiende á ese fin, y no solamente á que nos ayude en los gastos que naturalmente se hacen al establecer una nueva empresa, especialmente las de manufacturas téxtiles. El público sabe muy bien que el subsidio que solicito del Gobierno es indispensable para fundar la empresa y que su éxito es seguro si cuenta con la protección gubernativa. En este caso todo el mundo se mostrará gustoso á cooperar, y eso es precisamente lo que deseamos. No busco un empleo vitalicio, ni una posición política, y lo único que pretendo es crear para mi país una gran industria cuyos benéficos resultados para todos se obtengan en breve, que, por lo menos, dentro de tres á cinco años nos economice varios centenares de millones, evitando que esa cantidad en oro se vaya anualmente para el exterior. Los agricultores serán también favorecidos, lo cual es un beneficio para todos, y así mismo los negocios en general prosperarán y con ellos la nación entera. Además de esto, el empleo del trabajo manual é intelectual en estas industrias es benéfico para todas. Los géneros que se fabricarían costarían la mitad de lo que ahora se paga por ellos en el extranjero (\$100,000,000 anualmente), y de este modo todos los habitantes del país reportarían beneficios. Quiero hacer de la industria del ramié una industria nacional para que la juventud pueda sacar provecho de los diversos tráficós á que se prestará, y se dedique á ella desde que está recibiendo su educación escolar.

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DEL RAMIÉ.

El ramié es extraído de la corteza de una planta perenne que ha sido cultivada por siglos en China, Japón, Java, India y otras naciones orientales. Es más

fuerte que la seda, de un lustre casi igual al de ésta, y los géneros con él fabricados tienen mejores condiciones de durabilidad que los de seda. Es un producto de gran importancia en aquellos países, de los cuales lo importan las naciones europeas para fabricar con la mayor parte géneros de seda y estambre, que compramos nosotros.

Por mucho tiempo ha venido llamándose la atención pública hacia el cultivo de esta planta y su empleo en la fabricación. Es una planta muy prolífica: en China, en latitudes equivalentes á las nuestras, produce tres cosechas al año, una cada dos meses durante la estación del cultivo. Cada cosecha produce á razón de 1,000 libras de fibra cruda y seca por acre.

Cuando esta industria se haya establecido bien aquí, se abrirá un mercado que sostendrá una gran población agrícola y muchas empresas manufactureras, haciendo de esta suerte más diversas nuestras industrias.

FACILIDAD DEL CULTIVO.

El ramié puede crecer bien en los Estados Unidos, desde el suelo cálido de New Jersey hasta la Florida, así como en todos los Estados del sur, que quedan cerca de la costa del Pacífico, y al norte hasta el Estado de Washington. Produciría no menos de dos cosechas al año. Se sabe que el ramié puede producir, recibiendo el debido cuidado, por quince y veinte años sin necesidad de resembrarlo. El producto, por consiguiente, es grande, seguro y comparativamente de poco costo para el cultivador, después de la primera cosecha.

El ramié, propiamente sembrado, cubre todo el terreno y crece con tal vigor que no admite la invasión de la hierba y hace innecesario su cultivo después del transcurso del primer año.

Debe ser cortado cuando aun está verde, poco después que los tallos empiezan á tomar el color oscuro hacia la raíz. Debe también cultivarse en una extensión de terreno suficiente, ya sea por particulares ó por una comunidad, para justificar el uso de la maquinaria encargada de cortar, levantar, romper, separar, secar y enfardar, de modo que dicha maquinaria pueda trabajar constantemente desde el primer corte hasta el fin de la estación. La habilitación para la maquinaria costaría unos \$3,000 y sería suficiente para una extensión de 100 á 150 acres.

El ramié crudo de la China se vende á 6 centavos la libra en nuestros mercados y a aunque es más limpio que la fibra cruda producida de la manera arriba expuesta, siempre obtendría ésta un precio igual en virtud de la extensión de la demanda, cuando la industria quedara definitivamente establecida.

Puede asegurarse que sembrando cien acres y sometiéndolos al cultivo arriba indicado, el ramié no puede producir por término medio menos de \$50 y hasta \$100 por acre en el espacio de cinco años ó más. Este cálculo no es exagerado.

Todas las operaciones son practicadas á máquina, con poca asistencia manual. Las pencas ó tallos son prensados entre cilindros y los pedazos leñosos separados de la savia fresca, dejando después que la corteza cruda que contiene la fibra sea conducida á través del secador, por medio de máquina, al enfardador. La leña así separada puede emplearse como combustible, dejando la ceniza y residuos para abono, si es necesario.

Esta fibra cruda enfardada pasa á los fabricantes para prepararla al objeto de cardarla é hilarla. En este estado, la fibra contiene toda la corteza exterior, tal vez algunos fragmentos de leña, y está llena de goma.

El propósito del proceso subsiguiente es limpiar la fibra, separando la corteza y los fragmentos de leña, si los hay, junto con una gran cantidad de goma, dejando las fibras con goma suficiente para mantenerlas unidas. La limpieza de la fibra se lleva á cabo por medio de máquina con asistencia manual, como se deja dicho, y puede practicarse en la cantidad y extensión que se desee.

Hasta este punto, las operaciones pueden llevarse á cabo por medio de maquinaria, que requiere solamente la práctica ordinaria en la manipulación, la cual se obtiene por experiencia.

La operación final para el completo desgome de la fibra, requiere la habilidad y juicio del perito que ha de dirigir la operación con cuidado é inteligencia para poder llevar á cabo la separación de la fibra en hebras (que son de 3 á 6 pulgadas de largo) y desprender la goma que une las fibras entre sí. Este desgome es mucho más difícil y es la operación más particular é importante de todas, pues la fibra de 3 á 6 pulgadas de largo es una fibra delicada, tan fina como la seda, la cual debe quedar completamente libre de goma y separadas las unas de las otras sin dañar su brillo ó su resistencia. Deben quedar tan limpias y separadas como la lana ó el pelo de camello ó la alpaca, de suerte que puedan emplearse en la fabricación de géneros, por medio de máquina.

Todo este trabajo de preparación final debe ser practicado por medio de máquina, bajo la vigilancia de un perito, por medio de un proceso de ablandamiento, absorción y separación de la goma sin manipulación ruda, dejando el producto final en la condición arriba descrita. Dicho procedimiento ha sido completamente experimentado y empleado con éxito.

HAWAII Y ALASKA.

Respondiendo á la gran necesidad de informes relativos á la República de Hawaii y el territorio de Alaska, con motivo de los últimos acontecimientos políticos y comerciales, el Bureau de las Repúblicas Americanas ha publicado en forma de "hand book" los últimos informes y datos oficiales que han podido obtenerse respecto de aquellos países.

El "hand book" de Hawaii es una publicación de 180 páginas y contiene un mapa detallado de aquellas islas, preparado por la oficina de inspección geodésica y costera de los Estados Unidos.

El referido "hand book," trata de los recursos naturales de aquel país y de su industria y comercio.

Contiene además un interesante y conciso bosquejo histórico de

las islas desde su descubrimiento en 1778 por el navegante inglés, Captain Cook, hasta el presente.

El area total de las varias islas que componen el archipiélago se calcula en el "hand book" en 6,740 millas cuadradas y la población en 109,000 habitantes, según el censo de 1897. El clima es saludable y libre de fiebres virulentas y destructoras.

Debido á un cuidadoso sistema de cuarentenas, las referidas islas han estado exentas en estos últimos años de invasiones epidémicas.

Un cuadro estadístico de las exportaciones é importaciones por los años de 1894 y 1895 muestra que el comercio de aquellas islas es prácticamente monopolizado por los Estados Unidos.

El "hand book" de Alaska es un trabajo de 130 páginas, y como el de Hawaii contiene un mapa hecho según datos oficiales.

Gran parte del trabajo se refiere al reciente descubrimiento de oro en el distrito de Yukon, así como á la posición y extensión de los campos de oro y diversos caminos para llegar á ellos.

Las leyes de minas de los Estados Unidos aplicables á Alaska están transcritas á la letra. Los que deseen ejemplares de este hand book, pueden obtenerlos solicitándolos del Bureau; se cobrarán veinte y cinco centavos por cada ejemplar para cubrir los gastos de impresión.

COMERCIO MISCELANEO.

BRASIL.

Acueducto de Pará. El Gobierno del Estado de Pará, Brasil, ha abierto pública subasta para la venta y extensión del actual acueducto de la ciudad de Pará. Las proposiciones no serán admitidas después del 18 de noviembre próximo.

Trigo americano. Varios comerciantes de Rio de Janeiro han fletado dos barcos que están ahora en San Francisco, para cargar trigo de California con destino á Río. Ésta es la primera vez que ocurre tal cosa, y se atribuye á la escasez de la cosecha en la República Argentina y el Uruguay.

COLOMBIA.

Acueducto de Panamá. El Vice Cónsul General Sr. Dn. C. J. VIEQUAIN, comunica al Departamento de Estado, con fecha 20 de julio, que el Departamento de Panamá ha firmado un contrato con los Señores ÉMILE LEBRON y BELISAIRE MARENOVICH, de Bélgica, para la construcción de un acueducto en Panamá. Este contrato fué firmado el 29 de junio último, y en él se estipula que los trabajos habrán de empezar dentro de seis

meses, á contar desde la fecha en que el contrato quede firmado. La obra habrá de quedar terminada en dos años y medio. El agua será tomada del río Juan Díaz, quince millas de distancia, que es capaz de surtir la ciudad de buena agua potable.

Hasta ahora, la población se ha visto obligado á beber agua de lluvia.

MÉXICO.

Fabricantes americanos. Ha sido de tal eficacia la indicación hecha á los fabricantes de los Estados Unidos por Mr. JOSEPH G. DONNELLY, Cónsul General en Nuevo Laredo, México, en comunicación dirigida al Departamento de Estado, con fecha 4 de abril de 1897, relativa al establecimiento de agencias comerciales para la distribución en México de las manufacturas americanas, que ya se están dando pasos, según comunica el referido Cónsul con fecha 21 de julio, para llevar á cabo aquel plan, cuya inauguración tendrá lugar en breve plazo. En comunicación de Mr. REUBEN D. GEORGE, Cónsul en Nogales, México, que aparece en otro lugar de esta publicación, se indica también la conveniencia del planteamiento de aquella empresa.

NICARAGUA.

Revocación del impuesto sobre la goma elástica. El Cónsul de los Estados Unidos Señor O'HARA, comunica de San Juan del Norte al Departamento de Estado, con fecha 14 de junio, que el Gobierno de Nicaragua ha revocado la orden expedida recientemente, por la cual se imponía un derecho de exportación de 10 centavos por libra (moneda nicaragüense) sobre la goma embarcada por aquel puerto.

Reducción de los derechos sobre bicicletas. Por un decreto del Ejecutivo, expedido el 9 de marzo de 1897, se reducen á cinco centavos por libra, peso bruto (2.02 centavos en moneda americana), los derechos sobre las bicicletas importadas en Nicaragua. Hasta entonces los derechos habían sido de diez centavos, con un recargo de ciento por ciento, un total de 20 centavos (unos nueve centavos en moneda americana) por libra, peso bruto.

Según dice el Cónsul Sr. O'HARA, no hay duda de que Nicaragua ofrece buen prospecto para la venta de bicicletas; hace tres meses no podían verse más de dos bicicletas en las calles de Managua, pero ahora se ven por todas partes, y la demanda aumenta cada día.

PERÚ.

Derechos del fisco abonables en libras esterlinas. El Presidente del Perú, en decreto de 24 de junio de 1897, autoriza el pago de los derechos del fisco en libras esterlinas, dinero acuñado, á razón de una libra por cada diez soles.

URUGUAY.

Un puerto en Coronilla. Según noticias recientes del Uruguay, el Congreso de esta República ha autorizado definitivamente la construcción de un puerto en Coronilla, conforme al proyecto presentado por Mr.

EDWARD COOPER, de Montevideo. La medida es de la mayor importancia, en vista de la gran exportación de ganado del Uruguay.

Una descripción detallada del proyecto de puerto con sus planos, tal como ha sido presentado por Mr. COOPER, se publicó en el "Boletín Mensual" de Noviembre, 1894.

Mr. EDGAR SCHRAM, Cónsul de los Estados Unidos en Uruguay, comunica al Departamento de Estado, con fecha 3 de julio de 1897, algunos datos interesantes en contestación á las numerosas preguntas sobre la importación en el Uruguay de sogas, cordeles, y demás variedades de cuerdas. Dice Mr. SCHRAM que de los cordeles y sogas de todas clases, hechos de maguey ó aloe mexicano, hubo una importación total por valor de \$18,930, de cuya cantidad corresponden á los Estados Unidos \$6,396, ó sea una tercera aproximadamente. Los derechos de importación de esta clase de artículos son de 31 por ciento, 5 por ciento, y $2\frac{1}{2}$ por ciento sobre un promedio de valuación de 50 á 76 centavos por kilogramo.

De sogas, en general, se importaron \$78,849; de esta cantidad corresponden á los Estados Unidos \$9,932. Los derechos sobre esta última cantidad son de 31 por ciento, 5 por ciento, y $2\frac{1}{2}$ por ciento sobre una valuación de 21 centavos por kilogramo para la cuerda de Manila, y de 15 á 19 centavos para las cuerdas de inferior calidad.

El cordel torcido á máquina, que se usa en la recolección de las cosechas, paga con arreglo á otra sección del arancel, sobre un avalúo de 32 centavos por kilogramo.

La importación procedente de los Estados Unidos en 1896, fué de 467,871 kilogramos, valuados en \$149,718.

VENEZUELA.

Disposiciones para prevenir colisiones en el mar. Por la atenta mediación del Sr. ANDRADE, Ministro de Venezuela, esta Oficina ha obtenido un ejemplar de un decreto del Ejecutivo, promulgado el 26 de mayo de 1897, en el que se regula el movimiento de los buques, ya sean nacionales ó privados, en aguas venezolanas, con objeto de prevenir colisiones. Las disposiciones del decreto son iguales á las adoptadas en las Conferencia Marítima Internacional, celebrada en Washington, E. U. A., en octubre de 1889, con excepción de algunas ligeras modificaciones hechas por el Gobierno de los Estados Unidos.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

Vol. V.

SETEMBRO DE 1897.

No. 3.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. III.*

OS CANAES DO ISTHMO COMO MEIOS DO DESENVOLVIMENTO INTERCONTINENTAL.

Um olhar para o mappa do mundo que acompanha a este artigo, mostrando as distancias que se hão de encurtar pela construcção de um canal marítimo ao travez do Isthmo de Panama, convencerá da grande importancia de tal emprehendimento, e para logo tornará evidente a fascinação que este tem exercido sobre os espiritos dos homens durante muitas gerações.

Os engenheiros têm pensado muito neste assumpto e especialmente depois que a construcção do Canal de Suez provou a practicabilidade de tal emprehendimento e demonstrou ao commercio do mundo seus extensos resultados. Não é nosso proposito, porem, considerar o assumpto em relação ao mundo em geral, mas devem-se estudar os effeitos, tanto politicos quanto commerciaes, que teria a construcção de um canal ao travez do Isthmo sobre os interesses mutuos e o desenvolvimento futuro das republicas do hemispherio occidental.

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no Boletim de Julho de 1897, paginas 1-8.

A questão de encontrar uma via do oceano Atlantico ao Pacifico mais curta do que a por via do Cabo Horn tem occupado a intelligencia e o genio de navegadores, engenheiros, inventores, economistas politicos, e estadistas desde que as esperanças dos Hespanhoes, e outros navegantes de descobrir um caminho aberto maritimo para léste. O problema de vencer a difficuldade do estreito Isthmo que liga os dous continentes da America foi somente em parte resolvido pela construção da Estrada de Ferro de Panama em 1855. O bom exito desta empreza, tal como foi, serviu para estimular interesse no projecto, concebido um meio seculo antes por ALEXANDRE VON HUMBOLDT, de unir os dous oceanos por um canal. Varios panos foram propostos, mas não se iniciou realmente a empreza até DE LESSEPS, constructor do Canal de Suez, começar em 1881, sua prodigiosa e infeliz obra de cortar um canal ao nivel do mar de Colon ou Aspinwall até Panama, na parte mais estreita do Isthmo.

Na extensa discussão que tinha precedido esta iniciativa, foram propostos varios caminhos ao travez do Isthmo, mas o concenso da opinião escolheu tres como os mais practicaveis. Estes eram:

I. O caminho ao travez do Isthmo de Tehuantepec, a parte mais estreita do Mexico, 130 milhas.

II. O caminho de Nicaragua, estendendo-se de léste ao oeste pela parte meridional da Republica de Nicaragua e seguindo o curso do Rio San Juan e aproveitando-se das aguas do Lago de Nicaragua, 170 milhas.

III. O caminho por via de Panama, 54 milhas.

O caminho por via do Isthmo de Tehuantepec, porem, foi praticamente eliminado, por causa da grande distancia que se deve cortar (mais de 130 milhas) e das enormes despezas resultantes das difficuldades do solo que deveriam ser vencidas. A questão da construcção de uma estrada de ferro para navios, que foi advogada pelo distincto engenheiro Capitão JAMES B. EADS, continuava a attrahir a attenção para este caminho, e o projecto ainda tem muitos defensores; mas a construcção pelo governo mexicano de uma via-ferrea ao travez do Isthmo parece ter banido, para uma comparativa obscuridade, a empreza do canal de Tehuantepec.

A estrada de ferro, porem, contribuirá muito para a economia

de transito entre os oceanos Atlantico e Pacifico. A estrada é de bitola larga, e atravessa os Estados de Vera Cruz e Oaxaca, tocando em Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchel, Tehuantepec, e Salina Cruz. Em Coatzacoalcos faz-se connexão com os vapores que sahem para os portos do Golfo, Havana, os Estados Unidos e a Europa; em Tehuantepec, com vehiculos particulares para Oaxaca, Miahutlan e Pachueta, e em Salina Cruz com vapores para Tonalá, San Benito, e outros portos da costa do Pacifico.

Mostram-se na seguinte tabella, approvada pelo governo Mexicano, as distancias que se evitam entre os portos do mundo:

De.	Para.	Por via da estrada de ferro de Tehuantepec.	Por via do canal de Nicaragua.	Por via da estrada de ferro de Panama.
		<i>Milhas.</i>	<i>Milhas.</i>	<i>Milhas.</i>
New York	San Francisco	4,925	5,651	6,107
Dito	Puget Sound	5,647	6,524	6,555
Dito	Sitka	6,347	7,113	7,555
Dito	Estreito de Bering	7,788	8,524	9,101
Dito	Acapulco	2,722	3,507	3,988
Dito	Mazatlan	3,476	4,232	4,675
Dito	Hongkong	11,597	12,313	12,645
Dito	Yokohama	9,984	10,626	11,211
Dito	Melbourne	11,068	11,357	11,471
Dito	Auckland	9,345	9,745	9,813
Dito	Honolulu	6,566	7,399	7,795
Dito	Calláo	4,661	4,312	3,873
Dito	Guayaquil	4,141	3,774	3,303
Dito	Valparaiso	6,370	5,774	5,337
New Orleans	San Francisco	3,561	4,776	5,415
Dito	Acapulco	1,454	2,631	3,296
Dito	Mazatlan	2,027	3,357	3,983
Dito	Calláo	3,393	3,436	3,181
Dito	Valparaiso	5,040	4,899	4,644
Liverpool	San Francisco	8,274	8,783	9,071
Dito	Acapulco	6,076	6,639	6,952
Dito	Mazatlan	6,714	7,364	7,640
Dito	Auckland	12,584	12,877	12,777
Dito	Guayaquil	7,379	6,848	6,267
Dito	Callao	7,899	7,444	6,837
Dito	Valparaiso	9,356	8,966	8,301
Dito	Honolulu	9,805	10,522	10,670
Dito	Yokohama	13,223	13,758	14,175
Dito	Melbourne	14,113	14,499	14,435

Esta notavel economia de distancias, diz MANUEL RIVERA, distincto engenheiro civil mexicano, achar-se-ha, sem duvida, equivalente a uma grande economia de tempo, assim como dos preços de fretes, e isto é o que constitue o grande caracteristico commercial dessa estrada. Por conseguinte, a estrada será de muito proveito a alguns dos portos commerciaes dos Estados Unidos.

Eliminando Tehuantepec como caminho para um canal, os caminhos de Nicaragua e de Panama são os unicos que se devem considerar aqui.

Parece que DE LESSEPS decidiu-se em favor do caminho de Panama porque acreditou possivel construir um canal ao nivel da maré nesta parte do Isthmo, enquanto a topographia do caminho por via de Nicaragua exige indispensavelmente represas. Achou-se, porem, depois de gasto muito dinheiro, que os calculos do Sr. DE LESSEPS eram errados, e que represas serão precisas para concluir o canal com bom exito. Os trabalhos, que foram suspensos em Março de 1889, começaram de novo em 1894, e, segundo noticias recentes, uma quarta parte do canal está construida.

O canal, como estava projectado, devia seguir quasi o mesmo traçado que o da estrada de ferro de Colon a Panama. Devia ter 54 milhas de comprimento; o fundo devia ser de 28 pés por baixo do nivel médio dos oceanos; a largura em baixo, de 72 pés, e em cima de 160 pés, excepto na secção pela cordilheira de Culebra, em que a profundidade devia ter nove metros; a largura em baixo 24 metros e em cima 28 metros. As difficuldades especiaes que se deviam encontrar eram as de cortar a cordilheira e evitar o transbordamento do rio Chagres e seus tributarios. Em Janeiro de 1884, um pouco mais de dous annos depois do começo dos trabalhos, somente uma trigesima parte da excavação estava acabada, não obstante ter-se empregado durante o anno de 1883, uma força de 11.000 trabalhadores.

A empreza foi conduzida principalmente sob auspicios francezes, e o dinheiro empregado foi subscrito quasi inteiramente em França. Si for acabado, o canal de Panama será uma empreza simplesmente commercial, sob administração europea, de pouco ou nenhum valor ou significação em suas relações politicas com os paizes do hemispherio occidental, com excepção, talvez, de um caracter hostile e ameaçador. Certamente não se podia esperar que tractasse de estreitar as relações fraternaes entre elles. Seu interesse seria somente ganhar a maior quota possivel dos direitos pagos pelos navios do commercio do mundo, e não, salvo indirectamente, desenvolver o commercio entre as Republicas Americanas.

Não é assim quanto ao Canal de Nicaragua. Pois o titulo prin-

cial que esta empresa tem a nossa consideração é o facto indisputavel de que é americana em origem e resultados beneficos. Seus interesses perante o mundo foram aparentemente enfraquecidos e não reforçados pelos esforços empregados para dar uma esphera mais larga ás suas possibilidades e recommendal-a a euprehendedores europeos como um meio de ganhar largos dividendos. Seus maiores dividendos achar-se-hão nos beneficos geraes, tanto politicos quanto comuerçiaes, que resultarão para paizes immediatamente interessados, e não nos lucros de accionistas particulares. Não se deve inferir disto, porem, que a empresa será sem remuneração, mesmo sob o ponto de vista ordinario de negocio. Os calculos que foram feitos com muito cuidado para demonstrar que não se ganhariam juros em proporção aos capitales empregados, foram baseados sobre as condições actuaes, sem considerar devidamente o grande augmento no commercio dos paizes immediatamente favorecidos que naturalmente se deve esperar.

Não é como projecto de ganhar dinheiro, mas como grande agencia intercontinental, que o canal de Nicaragua interessa muito os espiritos patrioticos dos paizes latino-americanos, assim como os dos Estados Unidos. Construido pelo capital americano, e com o auxilio e apoio activos de todos os governos americanos, como podia deixar de ser de muita utilidade na grande tarefa de unir os interesses communs de toda a America no commercio, no desenvolvimento politico e no poder de resistencia a qualquer inimigo commum no exterior?

O tratado Clayton-Bulwer, celebrado entre os Estados Unidos e a Grã Bretanha fôo usado como argumento contra a possibilidade de dominal-o a America, mas si este tratado é ainda uma força vital, não é de suppor que a Grã Bretanha, depois de ter accedido formalmente á nossa recente interpretação da doutrina de Monroe que assevera a independencia dos interesses americanos de toda a intervenção ou auctoridade europea, queira outra vez arriscar suas relações com os Estados Unidos em combater uma empresa que tão claramente tem de servir os interesses dos dous continentes do occidente. Nem é evidente que seria perdida para o progresso e desenvolvimento americano, cousa alguma de importancia si a neutralidade do canal, especificada no tratado Clayton-Bulwer, fosse garantida de novo. Ao contrario, podia

ser de muito beneficio a todos si esta neutralidade fosse escrupulosamente defendida e posta em vigor. A cousa essencial é que as Republicas Americanas devem ser protegidas, de modo que não se possa fechar o canal ou usal-o contra ellas em tempo de guerra.

Os importantes beneficios que resultarão ás Republicas Americanas pela construcção de um canal ao travez do Isthmo devem ser evidentes ao examinar o mappa que acompanha a este artigo. Não somente seria reduzida a distancia por mar entre as costas do Atlantico e Golfo dos Estados Unidos, mas tambem entre as costas do Atlantico e as do Pacifico do Mexico, America Central e America do Sul, e os navios destes paizes podiam chegar ás Antilhas, ás costas do Atlantico e do mar das Antilhas das Republicas latino-americanas e á Europa por vias muito mais curtas e seguras. O desenvolvimento dos transportes por terra e do commercio interior seria indubitavelmente muito grande. As estradas de ferro, longe de serem prejudicadas, como algumas pessoas têm dito, seriam beneficiadas.

O Capitão WILLIAM L. MERRY, de San Francisco, novo ministro dos Estados Unidos junto a Honduras e Guatemala, mostrou isto de modo notavel n'um artigo recente. Elle diz:

Quando foi aberto primeiramente o canal de represa em Sault Ste. Marie, as estradas de ferro temiam que seus negocios fossem prejudicados. Queriam obstar a sua construcção, mas, felizmente para elles mesmos, a via fluvial entre os grandes lagos foi aberta e a região do Lago Superior, obteve preços baixos de frete por agua. Note-se o resultado. For esta via fluvial, a mais importante sob o ponto de vista de trafico, não exceptuando-se o canal de Suez, passaram, em 1895, 15,062,580 toneladas; a população augmentou, levantaram-se as povoações e novas estradas de ferro foram exigidas pelo grande trafico que resultou. Não é evidente que esta via fluvial por seus preços baixos de frete tem augmentado as rendas das estradas de ferro? Si não houvessem transportes por agua por preços baixos, milheiros de toneladas de minerio estariam ainda nas minas, e as estradas de ferro que temiam a concurrencia dos transportes por agua, ganhariam muito pouco com que viver.

Cite-se o Canal de Erie como outro exemplo. As duas vias-ferreas mais aperfeiçoadas do mundo estendem-se pelas margens deste com duas linhas de estradas, e o arruido constante dos trens de dia e de noite é argumento em favor dos transportes por agua, que, pela concurrencia, tem feito aquellas serem possiveis. Compare-se a condição financeira do stock 14 da Estrada de Ferro de Erie que não tem concurrencia por agua, com a do stock 101 da Estrada de Ferro Central de New York, que tem a concurrencia do Canal do Rio Hudson e Erie. Estes dous systemas de estradas de ferro são significativos e fornecem um notavel exemplo do argumento apresentado.

Ha outras instancias menos notaveis que provam o mesmo facto. As estradas de ferro por opporem-se á construcção do canal de Nicaragua commettem um erro que prova a fallacia do juizo humano, quando o seu proprio interesse está involvido. As estradas de ferro devem absorver necessariamente uma grande parte dos ganhos de producção para dar lucros ao capital empregado na sua construcção, mas tambem conferem beneficios inestimaveis, fornecendo os meios para o transporte de artigos valiosos e pereciveis; assegurando o movimento rapido das malas e o transporte dos habitantes por preços baixos. O desenvolvimento do nosso grande interior não se teria podido conseguir sem ellas, e o transporte por agua por preços baixos, sendo o custo na razão de 1 para 10 e 1 para 15, servirá de supplemento á utilidade das estradas de ferro cujos ganhos serão augmentados e não diminuidos. * * *

“O paradoxo apparente em dizer que o transporte por agua por preços baixos favorece ás estradas de ferro, é devido á differença no seu caracter e ao facto de que as vias fluviaes fazem um serviço um pouco differente do da estrada de ferro que serve lhe de complemento e supplemento. Quando os transportes por agua recebem cargas de vias-ferreas, resulta pouco prejuizo ás companhias destas estradas de ferro. A via fluvial introduz no transporte não somente divisão de trabalho, mas tambem faz novo trafico, em que a estrada de ferro toma grande parte.

“Voltando a nosso argumento principal, porque obstaram as companhias de estradas de ferro á construcção do Canal de Nicaragua? Posso responder facilmente, foi porque temiam resultados que nunca serão realisados. Receiam uma diminuição nos transportes por via-ferrea, enquanto que o resultado do acabamento do canal será exactamente o contrario. Qual é sua condição hoje? As cinco principaes linhas que estendem-se até o Pacifico, necessitam de trafico e admittem que a carga que faz a viagem completa é pouco remunerativa. Entretanto o desenvolvimento da costa do Pacifico está suspenso, de modo que o trafico das estradas de ferro augmenta-se tão lentamente que ellas têm muita difficuldade em conservar-se fóra das mãos do depositario. Como pode haver progresso, prosperidade, e augmento de população na costa do Pacifico, quando se pode dizer com justiça que “O oeste offerece tudo ao immigrante, salvo transporte barato.” * * * O commercio da costa do Pacifico está prejudicado por falta de transportes por preços baixos e estes são exigidos absolutamente para seu progresso e desenvolvimento. As estradas de ferro não podiam dal-os si o desejassem.

Por conseguinte, os administradores de estradas de ferro devem prestar seus esforços para que o canal seja construido logo que fôr possível. Pois, o immigrante poderá vfr aqui com sua família; poderá cultivar todos os productos que quizer; as fabricas poderão cortar toda a madeira que se possa manipular; o mineiro poderá fornecer todo o minerio de valor—tudo encontrará um mercado por preços que recompensarão o cultivador, o mechanico e o mineiro. Tornar-se-hão povoadas as nossas terras, prosperas as nossas cidades, e contente a nossa população, ao augmentar-se o desenvolvimento de nossa costa.

Quão illogica é a idea que os transportes por terra não receberão parte dos beneficios resultantes deste grande desenvolvimento! Repetir-se-ha na costa

do Pacifico, a historia do canal de Sault Ste. Marie. A costa do Pacifico está separada dos grandes mercados da costa do Atlantico e da Europa pela extensão do Continente Occidental até o oceano do Sul. A passagem tempestuosa do Cabo Horn é muito atrazada para as exigencias do nosso seculo, e o commercio, assim como a producção, espera anciosamente que seja aberta uma curta via por agua, pela qual os nossos productos possam ser enviados promptamente e por baixos preços aos mercados da costa do Atlantico. A porção dos nossos productos que as estradas de ferro não podem transportar com proveito para a nossa costa do Atlantico, e que os centros da população da Europa exigem, solicita este caminho interoceânico até agora inutilmente, por causa da opposição das estradas de ferro; mas não está muito longe o dia em que pelo lago de Nicaragua passará uma magnifica processão de navios carregados de nossos productos agricolas e industriaes para o oriente e de manufacturas e immigrantes da costa do Atlantico e da Europa para o occidente.

O Estado de California tem uma area sufficiente para sustentar trinta milhões de pessoas si fosse habitado tão densamente como a França. Tem actualmente uma população de pouco mais de 1,250,000. Qual a estrada de ferro de nosso paiz que será prejudicada quando esta população augmentar-se, primeiramente por centenas de milheiros e mais tarde por milhões? Sobre tudo, quão illogica e quão curta de vista é a politica destas companhias de vias-ferreas mais interessadas no trafico da costa do Pacifico, quando se oppõem por muitos annos a uma curta via fluvial que augmentará rapidamente a população da costa e a resultante producção?

Quasi com unanimidade, o povo dos Estados Unidos pede o Canal de Nicaragua. No proximo futuro vencer-se-hão as influencias adversas e a politica errada. Os interesses commerciaes de nosso paiz o exigem. Exige-se no Japão o algodão dos Estados do Sul. Necessitam-se do carvão e ferro de Alabama na America Central e nas Ilhas do Pacifico; exige-se na Europa e na costa do Atlantico a madeira do grande Noroeste; as grandes pescarias ainda não desenvolvidas convidam a nossos compatriotas de léste e o grande valle do Mississippi necessita de uma sahida para a costa do Pacifico.

As influencias occultas não podem oppôr-se com permanencia a esta benefica obra. A influencia preponderante da Grande Republica sobre o continente americano, seu prestigio politico, sua segurança militar, e o patriotismo do seu povo, vencerão, no proximo futuro, as apprehensões de amor proprio. A logica dos acontecimentos ganhará amigos para o canal, e os interesses de transporte agora oppostos a elle, aperceber-se-hão de seu erro e unir-se-hão na reclamação feita pelo nosso finado heroe em Riverside,* "Um canal americano, sob administração americana, para o povo americano."

O Sr. LEWIS M. HAUPT, distincto engenheiro de Philadelphia, e membro da commissão recentemente nomeada pelo Presidente McKINLEY para estudar o traçado para o Canal de Nicaragua, dá

* General ULYSSES S. GRANT.

o seguinte summario das vantagens practicas de um canal do Isthmo, com referencia especial á empresa de Nicaragua :

Não obstante terem passado seculos desde que a via curta para a India, por muito tempo desejada, foi primeiramente explorada, resta o facto lamentavel de que esta empresa não está ainda realisada. É uma censura seria á intelligencia, integridade e energia do povo do continente americano, que, depois de feitas as explorações e estudos durante muitos annos, seguidos por discussões *ad infinitum*, a unica conclusão definitiva a que se tem chegado é que esta via fluvial é inteiramente practicavel, e pode ser construida provavelmente pelo custo de \$130,000,000, ainda que engenheiros competentes calculem o custo minimo em menos de \$100,000,000. Entretanto a discussão continua, e a opposição activa e subtil originando-se nos interesses que temiam resultados prejudiciaes, urge demoras, estudos mais extensos e mais profundas investigações, emquanto o commercio do mundo vê-se obrigado a navegar uma distancia maior do que deve de 10,000 milhas, a grande custo de tempo e dinheiro.

Assim, no tempo dos navios a vela que navegavam a distancia média de 110 milhas por dia, a viagem de New York a San Francisco e volta (38,000 milhas) exigia 344 dias; a Calcutta por via do Cabo Horn (46,000 milhas) 418 dias, ou por via do Cabo da Boa Esperança (35,000 milhas) 318 dias, emquanto que por via do Isthmo os mesmos pontos podiam ter sido attingidos em 90 e 244 dias respectivamente, assim sendo economisados 254 e 74 dias nestas viagens. A economia deste tempo para os donos de navios nos custos da tripulação, de juros, e seguros, é calculada em \$2,993 por mez, e por conseguinte, si 254 dias fossem economisados em fazer a viagem de ida e volta, seria equivalente á somma de \$25,340, não considerando-se o augmento no valor da carga resultante do prompto e mais seguro transporte. Esta economia, si fosse capitalisada a 4 por cento, seria equivalente a quantia de \$633,500 para um só navio, e para 100 navios por anno seria \$63,350,000, ou quasi igual ao custo total do projecto. Não se toma em consideração, porém, o valor da carga, a diminuição das perdas ou riscos maritimos, ou a grande tonelagem levada em vapores.

O "Philadelphia Ledger" de 31 de Julho de 1897, n'um editorial escrito sobre as phases mais recentes da empresa do canal, diz:

O Canal de Nicaragua daria ao commercio do mundo uma passagem curta do oceano Atlantico ao Pacifico. A viagem de Liverpool a San Francisco tornar-se-hia mais curta por quasi 7,000 milhas, e a distancia de 10,000 milhas seria economisada na viagem de New York a San Francisco. Estes algarismos suggerem grandes possibilidades a respeito do encurtamento do transitio do commercio maritimo, e promettem um bom exito financeiro para o projecto, a menos que os custos de construcção excedam muito ao que se espera. Uma empresa desta natureza é sempre arriscada para seus promotores, e as enormes sommas arrancadas dos francezes que empregaram seu dinheiro cegamente e com confiança no Canal de Panama, difficilham muito a acquisição de fundos para taes projectos.

Si fosse cuidadosamente levado a cabo, o canal seria uma obra magnífica para marcar o começo do novo século. Augmentaria muito o commercio de cabotagem, e si o canal cahisse na posse exclusiva de uma potencia estrangeira em tempo de guerra, embaraçaria muito nossas operações navaes. É incomprehenhível que os Estados Unidos se contentassem com pagar passagem a uma via fluvial de propriedade estrangeira, quando esta pode tornar-se uma propriedade a mais valiosa de sua classe no mundo. Os cidadãos da Grã Bretanha recebem grande lucro do Canal de Suez, que actualmente está sendo operado em grande escala por capital inglez.

Quando o projecto da terminação do Canal de Nicaragua sob os auspícios dos Estados Unidos foi discutido durante a ultima administração, uma carta sobre o assumpto foi publicada no Times de Londres, que dá o aspecto inglez da questão do Canal de Nicaragua. O auctor, que tinha morado algum tempo em Nicaragua, e conhecia as condições locais, disse, que, em vista das difficuldades politicas ou internacionaes que cercam a empreza, a garantia dos bonds da Companhia Maritima é a melhor approximação que o Governo dos Estados Unidos podia fazer para ter a propriedade completa do Canal, e não violar a soberania de Nicaragua e Costa Rica, ou o tratado Clayton-Bulwer; mas em qualquer caso, em sua opinião, sob as condições do tratado Clayton-Bulwer um Canal maritimo entre os dous oceanos deve ser neutralizado, como foi o Canal de Suez.

A Comissão das Relações Exteriores do Senado investigará a condição actual do tratado Clayton-Bulwer e se dá a entender que a comissão fará um relatório a favor de sua abrogação. Urge-se que a Inglaterra o annullou praticamente pelos actos praticados na America Central em contravenção de suas estipulações. Em muitas occasiões este Governo insistiu em que o tratado ja está de nenhum effeito, mas a Grã Bretanha, qualquer que seja a interpretação que se dê na America Central a seus actos, não deu indicação alguma de que considera o tratado como nullificado. As difficuldades diplomaticas envolvidas na controversia relativa á força obrigatoria actual do tratado Clayton-Bulwer são importantes, mas não mais serias do que muitas outras que cederam ao tratamento de estadistas.

O provavel custo da muito dispendiosa empreza do canal de Nicaragua, e o apoio financeiro que os Estados Unidos devem prestar á ella são questões que o paiz deve considerar cuidadosamente. As vantagens que resultarão ao paiz quando o canal estiver acabado, são evidentes, si não formos obrigados a pagar por elle o preço alto de complicações internacionaes ou do esgotamento do Thesouro.

A seguinte tabella que dá as distancias em milhas de New York ao oceano Pacifico, mostra claramente a distancia que seria economisada em fazer o transporte por via de Nicaragua :

Por via do Cabo Horn.....	7,897
Por via da E. F. do Sul do Pacifico.....	3,709
Por via da E. F. do Sul via Canada.....	3,619
Por via da E. F. Central do Pacifico.....	3,340
Por via da E. F. do Norte do Pacifico.....	3,237
Por via do Canal de Nicaragua.....	2,519

Quer dizer que o caminho marítimo para o Pacífico, por via de Nicaragua, é mais curto do que qualquer via-ferrea através do continente, sendo mais curto por 821 milhas do que o caminho ordinario entre New York e o Pacífico via as estradas de ferro da União e Central do Pacífico.

A historia do projecto do Canal de Nicaragua até ha seis annos, foi dada resumidamente n'um artigo escrito pelo Honrado JOHN SHERMAN, então Senador dos Estados Unidos pelo Estado de Ohio, e actualmente Secretario de Estado dos Estados Unidos. Este artigo foi publicado no *Forum* de Março de 1891 e disse:

Por um tratado celebrado no primeiro de Dezembro de 1884, entre os Estados Unidos e a Republica de Nicaragua, se estipulou a construcção por parte dos Estados Unidos de um canal interoceânico do oceano Atlantico ao Pacífico através do territorio daquelle Republica. Foi enviado ao Senado no dia 10 de Dezembro de 1884, acompanhado por uma mensagem do Presidente ARTHUR recommendando em termos vigorosos e ardentes, sua ratificação; mas não foi considerado formalmente antes da inauguração do Presidente CLEVELAND a 4 de Março de 1885. O Sr. CLEVELAND, poucos dias depois d'isso, retirou formalmente o tratado da consideração do Senado, e em sua mensagem annual dirigida ao Congresso em Dezembro desse anno, deu como razão deste acto, que continha "estipulações que envolviam privilegios consideraveis de propriedade ou direito fóra do nosso territorio, juntamente com obrigações absolutas e sem limite de defender a integridade territorial do Estado em que estes interesses estavam situados." Em additamento elle disse:

"Mantendo, como mantenho, as maximas dos meus antecessores desde Washington, que prohibiam as allianças embaraçosas com os paizes estrangeiros, não favoreço a politica da acquisição de territorio novo e distante ou a incorporação de interesses remotos com os nossos."

Subsequentemente, no dia 25 de Abril de 1887, a Republica de Nicaragua, muito interessada na construcção da obra, deu a uma associação particular de cidadãos dos Estados Unidos uma concessão para a construcção de um canal interoceânico. Uma concessão semelhante foi feita pela Republica de Costa Rica, situada nas margens meridionaes do Rio San Juan e do Lago de Nicaragua. A associação que obteve estas concessões foi incorporada por um decreto do Congresso, approved a 29 de Fevereiro de 1889, sob o titulo da "Maritime Canal Company of Nicaragua." Parece pelas estipulações destas concessões que a Maritime Canal Company está investida do direito de construir a obra projectada, vender seu stock e bonds para receber os necessarios fundos, e solicitar o auxilio das potencias estrangeiras, especialmente o dos Estados Unidos.

A companhia americana assim autorisada e organizada tem accrescentado aos estudos e exames previos feitos por officiaes da armada e marinha dos Estados Unidos, outros estudos detalhados, medidas, sondagens e orçamentos, de modo que conhecem os trabalhos que têm de ser feitos e as difficuldades que têm de ser vencidas. Este trabalho foi examinado de novo por uma commissão consultiva de engenheiros e antes que o governo preste seu auxilio, deve ser

examinado outra vez por officiaes da armada e marinha dos Estados Unidos, em cuja habilidade e juizo pode se confiar inteiramente.

Segundo os calculos como estão revistos, a obra custará a somma de \$73,176,308, a que se deve acrescentar a quantia de \$14,633,262, para as contingencias possiveis; e si a esta se acrescentar o juro sobre o dinheiro empregado durante os trabalhos, o custo total será de \$100,000,000. A Maritime Company realmente começou a construcção da obra, e tem feito progresso satisfactorio, de modo que se conhecem inteiramente o custo, situação e problemas de engenharia conexas com a obra. É evidente que as difficuldades physicas, que têm de ser vencidas não são maiores do que as de muitas outras obras emprendidas em nosso paiz, porque a parte mais elevada da via fluvial será somente 110 pés mas alta do que o nivel do mar, uma altitude menor que a base dos morros que cercam a cidade de Washington.

As obras projectadas incluem um systema de comportas, semelhante em caracter ao construido pelos Estados Unidos nos saltos de Sault Ste. Marie e aos construidos pelo Canada perto do salto do Niagara. Um só dique atravez do rio de San Juan, com 1,250 pés de comprimento e 61 pés de altura, entre dous altos morros, segurará agua navegavel de profundidade e largura sufficientes para o commercio do mundo por um comprimento de 120 milhas. As entradas neste nivel, ainda que sejam custosas, não são differentes de obras analogas, e serão protegidas contra inundações e tempestades.

Da distancia de 169.4 milhas de oceano a oceano, 142.6 milhas serão feitas pela navegação dos lagos, rios e bacias, e somente 26.8 milhas pelo canal excavado. A maior altitude da cordilheira que divide as aguas do Lago Nicaragua do oceano Pacifico não excede de 42 pés acima do lago.

A difficuldade principal de engenharia consiste, talvez, na construcção de portos nas extremas do canal do oceano Atlantico e Pacifico; mas o de Greytown, na costa do Atlantico, que se julga o mais formidavel, já está em parte construido. Navios de 14 pés de calado actualmente podem entrar com segurança neste porto, e descarregar nas docas da companhia. Os obstaculos não podem ser comparados com os encontrados na construcção do Canal de Panama, ou com os vencidos na construcção do Canal de Suez; e toda a obra, de oceano a oceano, está livre dos perigos do movimento da areia e das inundações. O lago de Nicaragua tem um aspecto physico muito notavel. Enche uma bacia no meio de uma cordilheira irregular de montanhas, cuja altura está reduzida neste ponto, quasi ao nivel do mar, e fornece não somente os meios de navegação a uma altitude baixa, mas tambem grandes vantagens como um porto seguro.

Das vantagens resultantes da construcção do canal o Sr. SHERMAN disse:

A primeira vantagem é uma em que todo o mundo civilizado tomará e deverá tomar parte. O estabelecimento de uma via maritima entre o Atlantico e o Pacifico realisarà as esperanças de Colombo, que, calculando em menos a circunferencia do globo, começou uma viagem para a costa da India e achou o caminho interceptado por um novo continente. Desde esse tempo, durante quasi quatro seculos, os exploradores têm tido esperanças de encontrar uma via aberta atravez do Isthmo, ou, na falta desta, de construir uma via por meios artificiaes.

Cada explorador e aventureiro, cada rei e potencia, tomaram parte nesse almejo, e para realisar-o muitas emprezas perigosas foram ensaiadas. O Governo dos Estados Unidos nos ultimos annos e especialmente desde o povoamento da California, tomam muito interesse no desempenho desta empreza, esforçou-se por negociação e por tratados em proteger a região contra occupação hostil, occupou-se com varios planos para a construcção de canaes atravez do Isthmo, e mandou fazer estudos cuidadosos e acurados por engenheiros civis e militares afim de escolher o melhor traçado. As outras nações foram igualmente interessadas, mas não foram tão activas ou effectivas em fazer preparações e em escolher o local.

O bom exito do Canal de Suez levou o Sr. DE LESSEPS, agente principal na construcção desta obra, a esforçar-se para completar o canal de navegação ao redor do mundo por uma via fluvial em Panama. O projecto contemplou a exeavação de um canal de mar a mar, em parte ao nivel da maré e em parte inferior a esta. A obra, até hoje, tem tido máo exito e accredita-se que o plano não é practicavel. Concede-se que o traçado de Nicaragua, ainda que seja onerado de represas, é mais practicavel, menos custoso, e de maior utilidade do que o de Panama, e realisará o mesmo objecto.

A segunda grande vantagem que será derivada da construcção deste Canal é a extensão de nossa linha de costa para os Estados de oeste e os paizes vizinhos. Navios navegando de New York a San Francisco, hoje são obrigados a passar por via do Cabo Horn, uma distancia de 19,000 milhas. Não se podem calcular os beneficios que serão derivados desta extensão. As grandes quantidades de trigo, madeira, e outros artigos produzidos na costa do Pacifico podem ser transportados aos Estados do Atlantico somente por 3,000 milhas de vias-ferreas ou por meio de uma grande viagem ao redor da America do Sul, de modo que muitas vezes as despezas de viagem equivalem ao valor dos productos. Crê-se que o nosso commercio de cabotagem será muito augmentado pelo uso de um canal por Nicaragua, e por meio deste serão empregados navios que agora têm de permanecer nos portos do norte durante certas estações do anno.

Uma outra vantagem que os Estados Unidos ganharão pela construcção deste canal é que dará á nossa população uma commuidade de interesses com as costas de oeste do Mexico e da America do Sul, agora substancialmente fechadas a nosso commercio. O commercio destas costas, seudo obrigado a passar por via do Cabo Horn, pode daquelle ponto chegar com menor difficuldade aos mercados da Europa que aos do nosso paiz; emquanto que, si o canal for construido, haverá um camiho maritimo seguro e bem protegido entre os portos de oeste do continente americano e as nossas principaes cidades de commercio.

O canal tornará possivel pela primeira vez por em vigor a doutrina de Monroe, até agora um simples dogma da política americana. A commuidade de interesses entre os paizes americanos será muito augmentada por esta obra. As Republicas Sul-Americanas têm instituições semelhantes ás nossas; não pode haver opposição de interesses entre nós. Não é provavel que sejam paizes manufactureiros por muitos annos ainda, mas dedicar-se-lão principalmente á agricultura e mineração. Desejarão naturalmente trocar seu ouro, prata, assucar, café, fructas tropicæas, guano e outros productos pelas manufacturas e productos dos Estados Unidos.

Desde a publicação do artigo do Sr. SHERMAN, a empresa de Nicaragua passou por varias phases e foi assumpto de controversia no Congresso e na imprensa. Os trabalhos de construcção foram realmente começados em 1889, e continuados até o verão de 1893, quando foram suspensos por falta de fundos. Durante a terceira sessão do quinquagesimo-terceiro Congresso (1895), as seguintes estipulações relativas a estudos do canal pelo Governo dos Estados Unidos foram inseridas na *sundry civil appropriation bill*:

Para o fim de determinar a practicabilidade, permanencia, e custo da construcção e acabamento do canal de Nicaragua pelo caminho contemplado e estipulado na lei que o Senado decretou a 28 de Janeiro, intitulada: "Uma lei para emendar a lei intitulada 'Uma lei para incorporar a *Maritime Canal Company of Nicaragua*,' approvada a 20 de Fevereiro de 1889," é concedida a quantia de \$20,000, para ser dispendida sob a administração do Secretario de Estado.

E uma commissão de tres engenheiros é constituída por isto para fazer os estudos e exames necessarios para essa determinação; a dita commissão será escolhida e nomeada pelo Presidente dos Estados Unidos, sendo um do corpo de engenheiros do exercito dos Estados Unidos, um dos engenheiros da marinha, e um engenheiro civil; e a remuneração será fixada pelo Presidente e não deve exceder á quantia de \$5,000 por cada um, incluindo-se durante o tempo que estiverem empregados os vencimentos que os engenheiros que forem escolhidos ja tiverem do governo.

E a dita commissão, pelo regulamento que o Secretario de Estado prescrever, com a approvação do Presidente dos Estados Unidos, visitará e pessoalmente inspecionará o traçado do dito canal, e deverá examinar e considerar os planos, perfis, secções, e especificações das varias partes, e apresentar ao Presidente um relatorio sobre estes; e si elles determinarem que um desvio da linha geral do caminho projectado é desejavel, o declarão no seu relatorio. E a dita commissão deverá apresentar seu relatorio no primeiro de Novembro de 1895 ou antes d'isto.

De accordo com estas estipulações, o Presidente CLEVELAND nomeou o Tenente Coronel WILLIAM LUDLOW, do exercito dos Estados Unidos, M. S. ENDICOTT, engenheiro da marinha dos Estados Unidos, e ALFRED NOBLE de Illinois, engenheiro civil. O seu relatorio foi apresentado ao Congresso no dia 7 de Fevereiro de 1896, e foi publicado como documento No. 279, quinquagesimo-quarto Congresso, primeira sessão.

O relatorio limitou-se aos caracteristicos technicos da obra, e recommendou outras explorações e estudos para determinar a formação de um projecto final. Algumas decisões da commissão foram vigorosamente combatidas, e o Congresso, em sua sessão

recente, inseriu uma clausula na lei geral de deficiencia, votando a quantia de \$150,000 "para continuar os estudos e exames autorisados pela lei approvada no dia 2 de Março de 1895, intitulada 'uma lei concedendo verba para as varias despezas civis do Governo para o anno fiscal findo em 30 de Junho de 1896, e para os outros fins,' afim de formar planos completos para o trabalho inteiro da construcção deste canal como foi estipulado, * * * e para levar a cabo este proposito, o Presidente dos Estados Unidos é autorizado a nomear, com a approvação do Senado, uma Commissão consistindo de um engenheiro do Corpo de Engenheiros do exercito dos Estados Unidos, um official da marinha, que pode ser escolhido dos activos ou da reserva e um engenheiro civil, tendo a dita Commissão todos os poderes e deveres que são conferidos á Commissão estipulada nesta lei."

Pela estipulação desta clausula, o Presidente McKINLEY, no dia 9 de Julho de 1897, nomeou, como Commissão de Estudos, Contra-Almirante JOHN G. WALKER, da armada dos Estados Unidos, na reserva; Capitão OBERLIN M. CARTER, do Corpo de Engenheiros do exercito dos Estados Unidos, e LEWIS M. HAUPT, de Pennsylvania, engenheiro civil.

O seu relatorio determinará definitivamente o traçado do canal e o custo approximado da obra. Que auxilio, si auxilio houver, será prestado á construcção do canal pelo Governo dos Estados Unidos, é cousa que tem de ser decidida pelo Congresso. Mas é evidente destas deliberações, que, em primeiro lugar, um canal atravez do Istmo, pelo caminho mais practicavel, é a grande necessidade internacional deste seculo; e que, em segundo lugar, este deve ser construido com a cooperação activa de todas as Republicas Americanas como meio de desenvolvimento e progresso intercontinental. Parece não somente possivel, mas apropriado e opportuno que os Estados Unidos declarem como sua politica nacional e determinação inalteravel, que, nas palavras de JOHN QUINCY ADAMS, "os dous continentes americanos devem ficar d'aqui em diante sob a direcção dos Estados americanos.

A construcção de um canal atravez do Istmo de Panama sob auspicios essencialmente americanos seria a realização desta politica.

A utilidade especial da empreza de Nicaragua foi exposta pelo General Grant em termos precisos, num artigo que foi publicado

na "North American Review" do mez de Fevereiro de 1881. Elle disse: "De accôrdo com a antiga e actual politica do Governo, obedecendo á vontade do povo americano, frequentemente expressada, em attenção á nossa dignidade e poder como nação, com o devido zelo por nossa seguridade e prosperidade de nossos interesses e industrias neste continente e com a resolução de impedir que potencias rivaes, quer amigas, quer inimigas, sejam estabelecidas em nossas costas, *recommendo ao povo americano um canal americano em solo americano*, e me felicito pelo facto de que os estudos mais cuidadosos têm demonstrado que este traçado americano é o mais conveniente, sob o ponto de vista economica, para a construcção de uma obra destinada á uma grande prosperidade.

Joseph P. Smith

REPUBLICA ARGENTINA.

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 1896.

O "Moniteur Officiel du Commerce," de 6 de maio de 1897, publica as seguintes estadísticas relativas ao commercio exterior da Republica Argentina:

As importações em 1896 montaram a 118,121,347 pesos, sendo um augmento de 17,000,000 pesos sobre as do anno anterior. O augmento consistiu principalmente no ferro e suas manufacturas que foram importados no valor de 4,868,000 pesos; na madeira e suas manufacturas no valor de 3,033,000 pesos; e nos productos chimicos e pharmaceuticos, 2,350,000 pesos. As importações dos paizes foram approximadamente as seguintes:

Paizes.	Valor.
	<i>Pastras.</i>
Allemanha	13,900,000
Inglaterra	44,700,000
França	12,000,000
Italia	11,300,000
Estados Unidos	11,210,000

Seguem-se a Belgica, o Brazil, a Hespanha e as outras nações. O augmento das importações da Inglaterra foi de cerca de 4,500,000 pesos; das importações da França, de cerca de 3,000,000 pesos; das importações da Allemanha, algumas 2,800,000 pesos; e das da Italia, de cerca de 1,000,000 pesos.

O valor total das exportações em 1896 montou a 117,849,355 pesos, sendo uma diminuição de mais de 3,000,000 pesos, comparado com o valor das exportações para 1895. Isto foi especialmente notavel nos annuaes vivos. Os productos agricolas mostram um augmento de 1,700,000 pesos, principalmente do milho. Houve uma grande diminuição no valor do trigo que se exportou, mais de 1,000,000-pesos.

Quanto ao destino das exportações, a França as recebeu no valor de 23,600,000 pesos; Inglaterra, 14,300,000 pesos; Allemanha, 13,300,000 pesos; Belgica, 12,000,000 pesos; Brazil, 9,800,000 pesos. Os Estados Unidos, Italia e Uruguay seguem em ordem.

Desta revista geral, pode-se ver que os paizes que enviam para a Republica Argentina mais productos que compram della são a Inglaterra, Italia e os Estados Unidos. Ao contrario, a França, a Belgica e o Brazil importam em maior escala que exportam. O balanço do commercio com Allemanha é quasi em equilibrio.

COLOMBIA.

DIREITO DE DEZ POR CENTO SOBRE OS VOLUMES POSTAES.

Por um decreto de 4 de novembro de 1896, o governo do Departamento de Panama impóz um direito de 10 por cento ad valorem sobre todos os volumes procedentes do estrangeiro recebidos por correio. Tambem regulou a cobrança de dito imposto e deu instrucções aos agentes fiscaes para que abrissem todos os volumes.

Em consequencia das reclamações que foram feitas relativas a este assumpto, o Governo colombiano modificou as instrucções originaes do modo seguinte :

O valor do volume postal será determinado pelo sello e pela declaração que o acompanha, e a verificação da exactidão das declarações será feita quando haja suspeita ou razões que a justifiquem.

Além d'isso, o direito de importação dos volumes postaes será liquidado no futuro na repartição de correio onde se recebam e não nas repartições do Ministerio da Fazenda.

COSTA RICA.

O Congresso Nacional desta Republica promulgou um decreto no dia 20 de Maio ultimo, prohibindo, a partir dessa data, a immigração dos chinezes para o paiz: mas essa prohibição não será applicavel aos individuos desta nacionalidade que já estão estabelecidos permanentemente em Costa Rica. Estes podem deixar o paiz e voltar quando assim quizerem.

O mesmo decreto autorisa o Executivo a obstar a immigração para a Republica de qualquer outra raça que o Governo considerar obnoxia ao progresso e bem estar da nação.

O Poder Executivo expedirá instrucções regulamentares para fazer vigorar a presente lei.

O Poder Executivo approvou o projecto de uma concessão intitulada "The Sarapiquí Estates Company Limited," que tem por objecto o melhoramento de grandes terrenos adaptados á cultura de café, cacão e de todos os outros productos tropicaes.

Essa companhia foi estabelecida em Londres, a 28 de Agosto de 1896.

HONDURAS.

CONCESSOES FEITAS.

N'uma carta recente dirigida á Secretaria de Estado, o Sr. W. M. LITTLE, Consul dos Estados Unidos em Tegucigalpa, diz:

1. Uma concessão foi feita a capitalistas de New York para o acabamento da estrada de ferro interoceânica de Puerto Cortez a Amapala. O Governo celebrou o contracto com o "Syndicato de Honduras" de New York. O Syndicato fica obrigado a arranjar a divida estrangeira, e tem o direito de estabelecer um banco nacional, e de administrar as alfandegas da Republica por um prazo de annos. O Syndicato fica obrigado em breve tempo, a prestar certas garantias.

2. Uma concessão é feita a capitalistas de Washington para a construcção de uma estrada de ferro electrica do systema de Fryer, de Puerto Cortez a Truxillo. A concessão é feita á "American Honduras Company" de Washington. A companhia fica obrigada a depositar certos fundos como garantia.

3. Um acto que faz certas mudanças na tarifa e um acto que torna livre a cultura e venda de tabaco foram votados pelo Congresso. Até agora tem sido monopolio do Governo.

4. Uma concessão feita a capitalistas Americanas para o estabelecimento de uma estrada de rodagem e de uma linha de carros de expresso de Puerto Cortez a Tegucigalpa, e d'ahi a Amapala.

ABOLIÇÃO DO MONOPOLIO DE TOBACO.

Decreto No. 114.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1. Fica abolido no Estado o monopolio de tabaco; por conseguinte fica permitido sem limitação alguma, plautar, cultivar, preparar e exportar a dita planta, e tirar o lucro da mesma.

ART. 2. Desde que esta lei entre em vigor o Poder Executivo ficará autorisada a vender a presente existencia de tabaco pelo preço que possa obter.

ART. 3. Esta lei vigorará, quanto á plantação e exportação de tabaco, desde o primeiro de agosto de 1897; e quanto á abolição do monopolio desde o primeiro de dezembro do anno corrente.

Dado em Tegucigalpa, na Sala das Sessões, no dia 3 de abril de 1897.

(Assignado)

JOSÉ MARIA REINA,

Presidente, etc.

MUDANÇAS NA TARIFA.

Decreto No. 119.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

ART. 1. Fica estabelecida para a avaliação de mercadorias que se importarem no Estado uma classe duodecima, com a avaliação de dous pesos por libra, do peso bruto.

ART. 2. Nas avaliações estabelecidas fazem-se as seguintes modificações:

1. O vinho e a cerveja em garrafas de todas as qualidades, ficam transferidos da segunda para a terceira classe.

2. O vinho e a cerveja em barris, garrações, ou em qualquer outra vasilha excepto em garrafa, ficam transferidos da segunda para a quarta classe.

3. Os licores, fortes ou doces, taes como o alcohol, aguardente, whisky, absinthio, rhum, genebra, mistela, chartreuse, bebidas amargas, etc., e o vinho de Champanha, quando vir em garrafas e nao exceder a 22 grãos de Carthier, ficam transferidos da quarta para a sexta classe. Todo o vinho de Champanha que exceda ao grão mencionado será avaliado proporcionalmente.

4. Os licores, fortes ou doces, taes como o alcohol, aguardente, whisky, absinthio, rhum, genebra, etc., quando vierem em barris, garrações, ou em outras vasilhas que nao garrafas, e nao excederem a 22 grãos de Carthier, ficam transferidos da quarta para a oitava classe. Quando excederem a esse grão, serão avaliados proporcionalmente.

5. As calças, colletes, jaquetas, casacos de todas as classes, capotes, e todas as outras roupas semelhantes de homem, feitas de lã ou de liho, ficam transferidas da oitava para a nona classe.

6. Os sellins, cabrestos, caixas de espingarda, arções de sellim, redeas de freio, cilhas, gamarras, garrupeiras e os outros accessorios, ficam transferidos da nona para a oitava classe.

7. As bolas de marfim para bilhares, quando vierem sem os bilhares, joias, ornamentos, pedras preciosas, e pedrarias, artigos de ouro ou de prata, e os que contiverem estes metaes, relgios de bolso, feitos de qualquer material, caixas, vasias de pellucia, setim, ou couro, preparadas para os relgios de bolso ou para joias, sedas cruas ou misturadas com outro material, manufacturadas em qual-quer forma, quando a parte principal for de seda, ficam transferidas da undecima para a duodecima classe.

8. Os cigarros de todas as classes, incluindo tambem os charutos, ficam trans-feridos da decima para a nona classe.

ART. 3. A importação de aguardente da mesma qualidade que se faz no paiz, de rum, whisky, aguardente, genebra, e do licor de anis de qualidade ordinaria, fica prohibida, ficando autorizado o Governo a importal-os e vendel-os.

ART. 4. Todas as mercadorias que se importarem, pagarão 100% além dos direitos estabelecidos de avaliação de armazenagem.

ART. 5. A presente lei vigorará desde o primeiro de agosto de 1897, mas as estipulações do artigo 4, só vigorarão desde essa data, caso não estejam deposi-tada no dia 25 de maio, a garantia estipulada no contracto com o Syndicato de Honduras, relativas ao arranjo da divida do banco e da estrada de ferro. No caso de que a garantia seja depositada, o referido artigo 4 só vigorará desde o primeiro de outubro como adiantamento, no caso de falta de cumprimento do estipulado no mesmo contracto.

(Assignado.) JOSÉ MARIA REINA, *Presidente, etc.*

3 de abril de 1897

NOTA.—A lei da tarifa original, com as onze classes a que se refere este decreto, acha-se no Manual de Honduras, publicado pela Secretaria das Republicas Americans, vindo as classes no fim do livro. Desde a publicação da lei original, os direitos foram augmentados, primeiramente 20 por cento da quantia original, e depois 30 por cento deste total. Em vez destes dous differentes augmentos, a nova lei estipula que todas as mercadorias que se importarem serão sujeitas a uma taxa addicional de 100 por cento, além dos impostos originaes e das custas de armazenagem. A taxa de arma-zenagem é de centavos por grossa de libras.

SANTO DOMINGO.

NOVA LEI MONETARIA.

[Extrahida dos Relatorios Consulares dos Estados Unidos para julio de 1897.]

Remetto com esta uma copia e traducção da nova lei mone-taria decretada pelo Governo dominicano no dia 5 do corrente mez.

ARCHIBALD H. GRIMKE, *Consul.*

SANTO DOMINGO, 13 de Maio de 1897.

1. A cunhagem da moeda de prata ligada da casa de moeda da Republica será limitada á somma maxima de \$1,500,000.

2. Como é o objecto do Poder Executivo que a quantia da moeda de prata em circulação será sempre menor do que é necessaria, e que uma quantia de moeda de ouro será exigida para fazer os negocios, a cunhagem de \$600,000 foi decidida, e o resto será cunhado sómente no caso de que as transacções da Republica exijam os pagamentos em pequenas sommas; a quantia que se mostrar indispensavel será cunhada gradualmente, e não excederá de qualquer modo á somma fixada de \$1,500,000. Os typos da moeda nacional serão os seguintes. Um peso, cincoenta centavos, vinte centavos, dez centavos.

3. (a) A moeda de nickel em circulação.

(b) A moeda na forma de francos da Republica em circulação.

(c) A moeda de bronze em circulação.

(d) A moeda cunhada a que se refere o presente decreto.

(e) Os bilhetes do Banco Nacional garantidos pelo Governo, formarão o que se denomina a moeda corrente, o valor de cada franco dominicano sendo fixado em 20 centavos da moeda corrente.

4. A seguinte moeda de ouro será avaliada á taxa mencionada, e será aceita como moeda corrente em pagamento das transacções particulares e pelas autoridades fiscaes e municipaes: A peça de ouro americana de \$20 a \$40, e suas partes fraccionarias em proporção; a libra esterlina a \$9.50, e suas partes fraccionarias em proporção; as peças de ouro de 20 francos a \$7.50, e suas partes fraccionarias em proporção; a peça de ouro allemã de 20 marcos a \$9.25, e suas partes fraccionarias em proporção.

5. A moeda de prata de cunhagem estrangeira não será considerada como moeda corrente, e sua importação por este fica prohibida.

6. O pagamento dos direitos fiscaes e municipaes deve ser feito em parte ou em todo, na moeda seguinte e não será aceita outra: Na moeda de prata da cunhagem da Republica; na moeda de nickel da cunhagem da Republica; na moeda de bronze da cunhagem da Republica; nos bilhetes do Banco Nacional de Santo Domingo garantidos pelo Governo, no presente decreto.

7. Para o pagamento dos direitos fiscaes e municipaes (que deve ser feito na moeda de ouro ou seu equivalente á taxa official do cambio), a taxa do ouro americano sobre a moeda corrente da Republica será fixada invariavelmente em 100 por cento, de modo que \$2 na moeda corrente equivalam a \$1 de ouro americano. Quanto ás obrigações e contractos entre os particulares, o valor fixado á moeda corrente em relação á moeda de ouro americana é o mesmo como o assignado ao presente dollar de prata de cunhagem mexicana em relação á moeda de ouro americana; e decreta-se que cada dollar da moeda corrente é equivalente a cada dollar da moeda mexicana e é um substituto delle. A moeda de prata estrangeira que está actualmente em circulação será admittida nas transacções particulares durante o prazo de seis mezes a partir da promulgação do presente decreto, e ao fim deste prazo a referida moeda não será offerta real na Republica, não importa quaes sejam o seu peso e liga.

A moeda de prata que seja desprezada por ser furada ou cortada e que não pode ser exportada por causa da falsificação, poderá ser trocada no valor que

representa, no escriptorio do contador geral da Fazenda, para a moeda de prata de cunhagem nacional.

Este decreto, a contar da data da sua promulgação, abroga todas as leis e disposições em contrario, e será enviado ao Poder Executivo para os fins constitucionaes.

ESTADOS UNIDOS.

COMMERCIO COM OS PAIZES LATINO-AMERICANOS. RELAÇÃO MENSAL DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES.

A seguinte é a relação mensal mais recente, compilada por WORTHINGTON C. FORD, chefe da Repartição de Estatística do Ministerio da Fazenda, mostrando o commercio entre os Estados Unidos e os paizes latino-americanos. A relação é dada para o mez de Junho de 1897, e corrigida até Agosto de 1897. Deve-se explicar que os algarismos das varias alfândegas, mostrando as importações e exportações de um só mez não são recebidos no Ministerio da Fazenda até quasi o dia 20 do mez seguinte, e perde-se algum tempo necessariamente em sua compilação e impressão. Por conseguinte, as estatisticas para o mez de Junho, por exemplo, não são publicados até os primeiros dias de Agosto. Espera-se, portanto, que com a cooperação especial da Repartição de Estatística, o BOLETIM MENSAL poderá fornecer a seus leitores os algarismos dos principaes artigos do commercio latino-americano, antes de sua publicação official pelo Ministerio da Fazenda.

Importações e exportações, Junho de 1897.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS.

	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Páu campeche (toneladas)—				
Mexico	106	\$3, 775	727	\$20, 890
As Antilhas britannicas	453	10, 895	1, 560	29, 224
Outras Antilhas	2, 776	59, 297	1, 843	26, 766
Carvão betuminoso—				
Mexico	4, 204	9, 188	9, 769	20, 227
Coco ou cacão crú (libras)—				
As Antilhas britannicas	1, 091, 233	111, 851	353, 690	35, 317
Outras Antilhas	209, 532	14, 968	151, 033	13, 093
Brazil	895, 059	88, 998	63, 833	5, 923
Outras Republicas S. A.			1, 279, 144	117, 222

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

IMPORTAÇÕES DE MERCADORIAS NOS ESTADOS UNIDOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1886.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Café—				
America Central.....	3, 847, 476	\$590, 601	4, 341, 891	\$604, 657
Mexico.....	1, 301, 297	214, 081	2, 609, 194	351, 161
As Antilhas.....	587, 103	81, 824	338, 513	44, 690
Brazil.....	33, 289, 594	4, 629, 647	47, 312, 637	3, 660, 949
Outras Republicas, S. A.....	131, 864	18, 500	7, 441, 711	984, 392
Algodão em rama—				
America do Sul.....	309, 558	41, 797	67, 030	7, 613
Hennequen—				
Mexico.....	6, 277	421, 564	7, 954	438, 962
	225	16, 059		
Bananas—				
America Central.....	239, 672		216, 327	
As Antilhas britannicas.....	177, 033		352, 535	
Cuba.....	135, 202		1, 470	
America do Sul.....	81, 885		108, 552	
Ilhas de Hawaii.....	6, 122		2, 484	
Laranjas—				
Mexico.....		1, 285		4, 828
As Antilhas britannicas.....		350		2, 876
Cuba.....		10		
Couros e pelles (libras)—				
America Central.....	93, 867	13, 289	140, 514	20, 656
Mexico.....	782, 587	100, 596	1, 498, 322	169, 530
As Antilhas.....	461, 709	41, 293	1, 785, 410	145, 682
America do Sul.....	1, 698, 057	391, 729	9, 486, 945	1, 399, 930
Borracha crúa (libras)—				
America Central.....	104, 942	46, 726	79, 946	31, 776
Mexico.....	9, 233	2, 557	13, 800	5, 368
As Antilhas.....	2, 022	768		
Brazil.....	805, 334	354, 736	652, 883	325, 109
Outras Republicas, S. A.....	3, 600	1, 181	81, 044	29, 761
Chumbo em linguados ou em barras (libras)—				
Mexico.....	12, 976, 533	131, 192	12, 873, 187	154, 588
Assucar não superior ao n° 16, de padrão hollandez—				
Mexico.....	2, 338, 381	45, 164	399, 555	2, 666
As Antilhas britannicas.....	51, 741, 773	1, 194, 210	74, 860, 027	1, 301, 594
Cuba.....			80, 269, 427	1, 699, 024
Outras Antilhas.....	138, 866, 773	3, 320, 390	29, 822, 329	578, 496
Brazil.....	15, 337, 779	308, 361		
Outras republicas, S. A.....	12, 289, 652	317, 718	24, 635, 511	517, 209
Tabaco em folha (libras)—				
Mexico.....	9, 354	1, 863	48, 400	20, 097
Cuba.....	1, 096, 208	526, 321	320, 950	161, 689
Mogno (M pés)—				
America Central.....			533	14, 353
Mexico.....	1, 526	73, 889	764	29, 588
Cuba.....	41	3, 992	200	12, 814
Outras Antilhas.....			9	843
America do Sul.....	5	450	2	100
Lã (da America do Sul)—				
Classe I (roupa).....	115, 797	9, 980	4, 133, 227	467, 226
Classe II (lã penteada).....	101, 165	15, 712	1, 493, 261	205, 595
Classe III (tapetes).....	2, 030, 912	186, 623	2, 245, 862	182, 686

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Instrumentos de agricultura—				
Mexico		\$4,061		\$9,718
America Central e Honduras britannica		158		511
Cuba		68		703
Porto Rico		2,049		402
Santo Domingo		341		45
Outras Antilhas e Bermuda		313		671
Republica Argentina		55,429		40,176
Brazil		838		4,193
Colombia		242		63
Outras Republicas, S. A.		26,556		3,050
Livros, mappas, gravuras e outras publicações—				
Mexico		6,100		10,968
America Central e Honduras britannica		7,195		8,923
Cuba		39		25,184
Porto Rico		35		2,190
Santo Domingo		410		91
Outras Antilhas e Bermuda		1,697		2,882
Republica Argentina		4,744		1,248
Brazil		1,577		21,210
Colombia		3,607		145
Outras Republicas, S. A.		7,488		2,850
Cerezes, milho (fangas)—				
Mexico	195,975	75,251	129,499	43,992
America Central e Honduras britannica	7,941	3,326	16,164	9,185
Cuba	23,929	9,601	74,263	27,017
Porto Rico			1,000	356
Santo Domingo	200	83	50	14
Outras Antilhas e Bermuda	57,221	24,301	57,754	21,711
America do Sul	3,855	1,652	6,299	2,337
Trigo (fangas):				
America Central e Honduras britannica	5,333	4,074		
As Antilhas e Bermuda	46	38	243	241
Outras Republicas, S. A.	212	176	14,184	11,921
Farinha de Trigo (barris)—				
Mexico	5,887	21,586	1,082	4,661
America Central e Honduras britannica	18,750	70,022	23,060	103,503
Cuba	19,065	69,704	8,757	40,587
Porto Rico	10,475	38,754	11,018	48,043
Santo Domingo	2,285	9,450	4,737	22,053
Outras Antilhas e Bermuda	58,107	212,059	70,712	306,886
Brazil	50,227	198,465	40,359	186,711
Colombia	11,616	45,795	14,493	53,233
Outras Republicas, S. A.	25,599	81,293	32,080	137,345
Carruagens, carros e partes de carros—				
Mexico		53,387		274,801
America Central e Honduras britannica		5,106		22,182
Cuba		443		8,551
Porto Rico		832		764

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Carruagens, carros e partes de carros— Continuado.				
Santo Domingo.....		\$782		\$1,591
Outras Antilhas e Bermuda.....		9,016		7,253
Republica Argentina.....		3,905		19,519
Brazil.....		23,543		1,205
Colombia.....		1,343		6,199
Outras Republicas, S. A.....		3,937		4,427
Carvão de pedra (toneladas)—				
Mexico.....	16,480	49,971	32,671	56,539
America Central e Honduras bri- tannica.....	691	2,521	220	793
Cuba.....	14,654	33,559	16,510	36,174
Porto Rico.....	1,237	3,199	4,663	12,457
Santo Domingo.....	653	2,312	743	1,544
Outras Antilhas e Bermuda.....	926	2,812	13,379	35,492
Brazil.....			5,103	27,505
Colombia.....			3,002	6,011
Outras Republicas S. A.....	25	130	561	2,338
Manufacturas de algodão (jardas)—				
Mexico.....	1,142,237	64,247	406,031	25,581
America Central e Honduras bri- tannica.....	1,105,476	60,681	1,535,521	66,704
Cuba.....	23,715	2,259	12,150	1,314
Porto Rico.....	48,212	2,030	3,400	413
Santo Domingo.....	213,496	10,268	115,334	5,684
Outras Antilhas e Bermuda.....	616,705	33,229	548,132	48,280
Republica Argentina.....	807,113	42,630	69,372	7,264
Brazil.....	995,678	68,545	684,954	51,222
Colombia.....	588,186	28,364	613,855	42,011
Outras Republicas S. A.....	2,321,675	126,613	1,420,471	78,626
Outras.....		250,945		235,973
Roupa—				
Mexico.....		27,634		22,579
America Central e Honduras bri- tannica.....		24,211		25,147
Cuba.....		5,648		1,787
Porto Rico.....		719		481
Santo Domingo.....		1,756		1,048
Outras Antilhas e Bermuda.....		4,700		7,148
Republica Argentina.....		5,837		9,440
Brazil.....		8,532		3,281
Colombia.....		3,342		7,697
Outras Republicas S. A.....		4,691		8,585
Velocipedes e accessorios—				
Mexico.....		3,277		6,165
America Central e Honduras bri- tannica.....		8,808		907
Cuba.....		1,132		610
Porto Rico.....		3,670		325
Santo Domingo.....		104		598
Outras Antilhas e Bermuda.....		5,461		13,005
Argentina.....		1,396		3,768
Brazil.....		7,127		3,978
Colombia.....		586		2,671
Outras Republicas S. A.....		3,111		4,560

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Ferro e aço e suas manufacturas, materiaes de construcção, serras e ferramentas—				
Mexico		\$51, 175		\$26, 867
America Central e Honduras bri- tannica		23, 623		12, 270
Cuba		5, 330		7, 403
Porto Rico		1, 671		1, 431
Santo Domingo		1, 075		1, 013
Outras Antilhas e Bermuda		6, 219		6, 174
Republica Argentina		16, 592		32, 747
Brazil		22, 514		17, 261
Colombia		5, 197		5, 374
Outras Republicas, S. A.		23, 823		14, 661
Machinas: Machinas de coser e accessorios—				
Mexico		11, 391		17, 912
America Central e Honduras bri- tannica		5, 532		5, 346
Cuba		50		
Porto Rico		763		4
Santo Domingo		177		276
Outras Antilhas e Bermuda		1, 540		1, 867
Republica Argentina		9, 700		15, 737
Brazil		9, 689		3, 304
Colombia		4, 193		4, 726
Outras Republicas, S. A.		14, 499		4, 447
Outras machinas—				
Mexico		225, 507		250, 305
America Central e Honduras bri- tannica		25, 877		154, 115
Cuba		12, 730		6, 764
Porto Rico		5, 327		2, 375
Santo Domingo		4, 004		5, 424
Outras Antilhas e Bermuda		11, 743		7, 041
Republica Argentina		15, 876		15, 702
Brazil		105, 085		30, 047
Colombia		8, 682		15, 212
Outras Republicas, S. A.		53, 760		65, 256
Couros e suas manufacturas; couro para sola (libras)—				
Antilhas e Bermuda	6, 395	1, 354	2, 715	447
America do Sul	1, 350	292	2, 715	602
Outras classes de couro—				
Mexico		947		1, 740
America Central e Honduras bri- tannica		344		760
Cuba		240		161
Porto Rico		140		
Santo Domingo		183		160
Outras Antilhas e Bermuda		982		1, 224
Republica Argentina				150
Brazil		2, 668		1, 500
Colombia		331		185
Outras Republicas S. A.		1, 766		524

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Fornecimentos navaes—				
Mexico	79	\$242	493	\$1. 154
América Central e Honduras britannica	1, 132	2, 503	952	2, 228
Cuba	566	1, 133	337	650
Porto Rico	24	51	130	270
Santo Domingo	150	420	107	460
Outras Antilhas e Bermuda	602	1, 282	714	1, 510
Republica Argentina	5 851	10, 740	9, 160	17, 910
Brazil	12, 831	24, 825	9, 445	18, 195
Colombia	395	775	843	1, 606
Outras Republicas, S. A.	2, 903	6, 483	3, 629	8, 142
Agua-raz (galões)—				
Mexico	510	189	749	235
América Central e Honduras britannica	928	296	1, 045	365
Cuba	7, 666	2, 326	5, 194	1, 548
Porto Rico	830	267	540	166
Santo Domingo	46	17	80	16
Outras Antilhas e Bermuda	2, 612	782	2, 272	734
Republica Argentina	30, 000	9, 354	5, 000	1, 650
Brazil	42, 395	13, 287	21, 583	5, 996
Colombia	804	327	885	314
Outras Republicas, S. A.	17, 542	5, 815	3, 948	1, 350
Oleos: Mineraes, crús, incluindo-se todos os oleos naturaes, sem considerar a gravidade (galões)—				
Mexico	658, 583	32, 542	663, 502	28, 606
Cuba	119, 782			
Porto Rico		10, 000	382, 978	27, 034
Mexico	56, 975	11, 612	82, 839	19, 798
América Central e Honduras britannica	116, 923	12, 665	59, 112	6, 578
Cuba	2, 997	470	708	331
Porto Rico	10, 575	1, 489	19, 805	2, 592
Santo Domingo	20, 312	1, 929	65, 492	6, 253
Outras Antilhas e Bermuda	229, 382	21, 798	288, 559	25, 276
Republica Argentina	732, 072	91, 135	440, 396	47, 309
Brazil	2, 092, 532	177, 054	2, 325, 829	183, 376
Colombia	50, 602	4, 808	160, 776	15, 141
Outras Republicas S. A.	994, 676	109, 491	659, 459	63, 932
Oleos vegetaes—de semente de algodão (galões)—				
Mexico	29, 769	6, 331	75, 815	15, 260
América Central e Honduras britannica	605	249	312	79
Cuba				
Porto Rico			20	8
Santo Domingo	3, 274	1, 450	5, 771	2, 230
Outras Antilhas e Bermuda	23, 358	6, 495	72, 825	18, 214
Republica Argentina	2, 666	1, 104	1, 970	623
Brazil	42, 521	11, 781	73, 538	19, 577
Outras Republicas S. A.	9, 997	2, 869	18, 533	6, 221
Paraffina e cera de paraffina (libras)—				
Mexico	255, 958	13, 408	100, 848	4, 768

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Paraffina e cera de paraffina (libras)— Continuado.				
America Central e Honduras britannica	24, 220	\$1, 592	34, 329	\$1, 657
Antilhas e Bermuda	2, 591	112	9, 466	295
Brazil	39, 940	1, 575	23, 665	1, 155
Outras Republicas, S. A.	15, 995	1, 017	10, 900	449
Provisões: comprehendendo-se carnes e productos de lacticio—				
Mexico	12, 919	1, 535	5, 944	1, 045
America Central e Honduras britannica	21, 723	2, 217	31, 723	4, 193
Cuba	2, 496	193	5, 192	399
Porto Rico	576	42	672	45
Santo Domingo				
Outras Antilhas e Bermuda	35, 367	2, 937	34, 142	3, 010
Republica Argentina				
Brazil	15, 000	1, 462	7, 560	645
Colombia	5, 876	452	5, 056	415
Outras Republicas, S. A.	19, 372	1, 517	12, 203	1, 052
Carne de vacca, salgada ou em salmoura (libras)—				
Mexico	1, 100	43	550	56
America Central e Honduras britannica	55, 950	2, 727	32, 090	1, 593
Cuba	2, 000	97	16, 000	725
Porto Rico	400	22	400	20
Santo Domingo	4, 400	193	12, 000	392
Outras Antilhas e Bermuda	675, 045	32, 683	462, 160	21, 570
Brazil	3, 500	220	3, 000	150
Colombia	13, 500	552	9, 300	496
Outras Republicas, S. A.	253, 599	12, 870	172, 100	9, 254
Sebo (libras)—				
Mexico	130, 145	5, 169	33, 721	1, 154
America Central e Honduras britannica	274, 535	12, 167	269, 607	10, 772
Cuba	95, 261	3, 245	95, 413	3, 620
Porto Rico				
Santo Domingo	75, 354	2, 506	12, 670	470
Outras Antilhas e Bermuda	77, 655	3, 674	274, 655	10, 127
Brazil			67, 357	2, 535
Colombia	5, 590	307	53, 590	3, 562
Outras Republicas, S. A.	2, 791	117	21, 712	862
Toucinho (libras)—				
Mexico	5, 050	793	5, 135	692
America Central e Honduras britannica	26, 260	1, 763	31, 230	2, 217
Cuba	640, 000	31, 959	1, 196, 554	70, 653
Porto Rico	64, 102	3, 204	35, 205	2, 250
Santo Domingo	1, 375	49	5, 400	301
Outras Antilhas e Bermuda	56, 277	3, 951	49, 255	3, 917
Brazil	2, 825, 364	155, 531	1, 505, 615	95, 617
Colombia	1, 800	90	361	37
Outras Republicas S. A.	11, 259	769	43, 259	3, 211

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e peizes	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Presunto (libras)—				
Mexico	12, 161	\$1, 353	16, 679	\$1, 582
America Central e Honduras britannica	27, 515	2, 574	25, 713	3, 351
Cuba	325, 499	29, 555	254, 231	39, 891
Porto Rico	75, 012	6, 050	60, 612	5, 455
Santo Domingo	3, 189	373	5, 720	607
Outras Antilhas e Bermuda	71, 431	7, 451	104, 672	10, 043
Brazil	11, 652	921	8, 415	725
Colombia	63, 039	6, 714	12, 721	1, 050
Outras Republicas S. A.			66, 344	7, 122
Carne de porco (libras)—				
America Central e Honduras britannica	130, 350	5, 590	119, 095	5, 214
Cuba	31, 200	1, 459	15, 000	644
Porto Rico	716, 200	32, 760	253, 000	12, 397
Santo Domingo	6, 300	396	11, 200	525
Outras Antilhas e Bermuda	1, 592, 160	55, 806	1, 501, 450	65, 475
Brazil	1, 600	73	11, 000	412
Colombia	10, 100	455	7, 100	365
Outras Republicas S. A.	173, 200	8, 119	319, 300	14, 610
Banha (libras)—				
Mexico	465, 492	24, 737	511, 003	23, 393
America Central e Honduras britannica	220, 602	12, 546	347, 566	17, 475
Cuba	2, 611, 243	130, 562	2, 635, 555	113, 351
Porto Rico	381, 060	19, 053	393, 264	19, 345
Santo Domingo	30, 414	1, 649	53, 424	3, 064
Outras Antilhas e Bermuda	379, 931	22, 295	604, 150	33, 595
Republica Argentina	2, 360	123	2, 000	107
Brazil	1, 549, 020	96, 941	1, 527, 346	94, 795
Colombia	32, 105	1, 626	257, 615	14, 939
Outras Republicas S. A.	964, 507	54, 731	876, 693	47, 639
Oleo e oleomargarina (libras)—				
Mexico			424	59
America Central e Honduras britannica	1, 293	124	1, 930	185
Porto Rico	94, 560	8, 751	215, 639	20, 797
Colombia	8, 000	760	6, 560	691
Outras Republicas, S. A.	35, 479	4, 536	43, 300	4, 795
Manteiga (libras)—				
Mexico	15, 695	2, 657	22, 247	3, 900
America Central e Honduras britannica	19, 375	3, 140	30, 635	5, 010
Cuba	2, 804	535	5, 602	1, 009
Porto Rico			3, 600	412
Santo Domingo	3, 150	415	7, 200	1, 094
Outras Antilhas e Bermuda	141, 657	21, 129	145, 521	21, 484
Brazil	29, 562	5, 255	49, 134	5, 922
Colombia	6, 567	947	7, 474	1, 059
Outras Republicas, S. A.	51, 611	6, 734	55, 700	7, 335
Queijo (libras)—				
Mexico	8, 052	824	16, 920	1, 836
America Central e Honduras britannica	15, 373	1, 567	10, 566	2, 055

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e paizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Queijo (libras)—Continuado.				
Cuba	2,600	\$428	7,703	\$1,190
Porto Rico	1,720	194	4,517	555
Santo Domingo	3,487	374	4,937	490
Outras Antilhas e Bermuda	59,892	6,570	72,179	8,092
Brazil			995	132
Colombia	6,898	812	9,532	1,079
Outras Republicas, S. A.	7,687	877	18,524	2,388
Sementes—				
Mexico		734		126
America Central e Honduras britanica		630		509
Cuba		62		100
Porto Rico		38		24
Santo Domingo		35		114
Outras Antilhas e Bermuda		291		131
Republica Argentina				
Brazil				5
Colombia		36		304
Outras Republicas S. A.		103		311
Assucar refinado (libras)—				
Mexico	30,202	1,610	18,844	882
America Central e Honduras britanica	118,275	5,784	77,524	3,491
Santo Domingo	3,450	193	5,754	291
Outras Antilhas e Bermuda	137,467	6,489	165,590	8,849
Republica Argentina				
Colombia	84,568	4,099	56,632	8,870
Outras Republicas S. A.	120	7	8,762	435
Tabaco, não manufacturado (libras)—				
Mexico	168,100	13,578	17,233	1,515
America Central e Honduras britanica	7,820	853	15,264	2,361
Antilhas e Bermuda	172,993	16,703	161,679	16,893
Republica Argentina			10,800	965
Colombia	9,180	1,092	800	40
Outras Republicas S. A.	54,483	4,823	82,744	6,826
Tabaco: charutos, cigarros e outras manufacturas de tabaco—				
Mexico		4,620		262
America Central e Honduras britanica		8,800		8,083
Cuba		7,402		16,603
Outras Antilhas e Bermuda		17,441		22,531
Republica Argentina		2,656		2,053
Brazil		50		
Colombia		1,477		17
Outras Republicas S. A.		3,075		6,538
Madeira e suas manufacturas madeira não manufacturada; madeira serrada e cortada; troncos; outras classes—				
Mexico		32,982		26,771
America Central e Honduras britanica		3,012		8,153
Cuba		93		7,302

Importações e exportações, junho de 1897—Continuado.

EXPORTAÇÕES DE PRODUCTOS DOMESTICOS—Continuado.

Artigos e pedizes.	Junho.			
	1896.		1897.	
	Quantidade.	Valor.	Quantidade.	Valor.
Madeira e suas manufacturas: madeira não manufacturada; madeira serrada e cortada; troncos; outras classes—Continuado.				
Outras Antilhas e Bermuda.....		\$1, 673		\$657
Republica Argentina.....		20		
Brazil.....				
Colombia.....		348		1, 021
Outras Republicas S. A.....		325		174
Madeiras de construção: Taboas, taboados e pranchões—				
Mexico.....	5, 939	85, 343	12, 780	237, 886
America Central e Honduras britannica.....	1, 017	15, 647	629	8, 468
Cuba.....	2, 263	25, 950	2, 117	20, 380
Porto Rico.....	328	4, 181	810	9, 667
Santo Domingo.....	195	2, 682	371	5, 132
Antilhas e Bermuda.....	3, 452	47, 616	2, 785	40, 813
Republica Argentina.....	5, 961	78, 371	2, 549	49, 395
Brazil.....	6, 759	83, 201	5, 975	72, 644
Colombia.....	454	4, 683	491	6, 192
Outras Republicas S. A.....	3, 716	45, 093	5, 218	62, 122
Todas as outras madeiras de construção—				
Mexico.....		28, 525		35, 346
America Central e Honduras britannica.....		10, 213		7, 557
Cuba.....		4, 448		7, 007
Porto Rico.....		3, 955		429
Santo Domingo.....		1, 355		294
Outras Antilhas e Bermuda.....		20, 928		4, 886
Republica Argentina.....		14, 678		36, 002
Brazil.....		1, 253		3, 972
Colombia.....		518		615
Outras Republicas S. A.....		11, 944		23, 971
Manufacturas de madeira—				
Mexico.....		31, 007		49, 575
America Central e Honduras britannica.....		23, 887		25, 974
Cuba.....		7, 583		6, 625
Porto Rico.....		3, 582		1, 376
Santo Domingo.....		1, 324		1, 383
Outras Antilhas e Bermuda.....		17, 151		12, 433
Republica Argentina.....		5, 535		13, 062
Brazil.....		9, 188		7, 089
Outras Republicas S. A.....		17, 218		10, 632
Colombia.....		4, 942		5, 549
Lã e suas manufacturas:				
Lã crúa (libras)—				
Mexico.....	301, 259	34, 583	60	6

VENEZUELA.

O NOVO MINISTERIO.

O General JOAQUIN CRESPO, Presidente constitucional dos Estados Unidos de Venezuela, nomeou um novo gabinete por um decreto em data de 28 de junho de 1897, firmado por seu Secretario, General JOSÉ R. NUÑEZ. Os membros do novo gabinete são os seguintes:

Ministro do Interior, Sr. Dr. HERIBERTO GORDON.

Ministro das Relações Exteriores, Sr. Don P. EZAQUIEL ROJAS.

Ministro da Fazenda, Sr. Don LUIS A. CASTILLO.

Ministro da Guerra e Marinha, General JOSÉ RAFAEL RICART.

Ministro do Fomento, Sr. Dr. ADRIANO RIERA AGUINALDE.

Ministro da Instrução Publica, Sr. Dr. FEDERICO CHIRINOS.

Ministro das Obras Publicas, General GEORGE UZLAR, Jr.

O General E. IBARRA HERRERA, Governador do Districto Federal tem assento no gabinete venezuelano por razão de seu officio.

A MAIOR REPUBLICA DA AMERICA CENTRAL.

TRATADO DE UNIÃO DA AMERICA CENTRAL.

CONSULADO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA,

Tegucigalpa, Honduras, 29 de junho de 1897.

O Honrado JOSEPH P. SMITH,

Director da Secretaria das Republicas Americanas, Washington, D. C.

SENIOR: Tenho a honra de remetter-vos uma copia de um tratado de união, celebrado em Guatemala a 15 de junho de 1897, entre as cinco Republicas da America Central, junto com a traducção da mesma.

Tenho a honra de ser seu criado fiel e obrigado.

WM. M. LITTLE,

Consul dos Estados Unidos.

TRATADO DE UNIÃO DA AMERICA CENTRAL.

Os Governos de Guatemala, Costa Rica e o da Republica Maior da America Central, por meio de seus respectivos delegados e plenipotenciarios, a saber: os Senhores Licenciados, ANTONIO BATRES JÁUREGUI, MARIANO CRUZ e ANTONIO

GONZALEZ SARAIVA, por Guatemala; o Senhor Licenciado LEONIDAS PACHECO, por Costa Rica; e os Senhores Doutores TIBURCIO G. BONILLA e MANUEL DELGADO, pela Republica Maior da America Central.

Desejando que se realize o mais prompto possivel a União da America Central de um modo definitivo pela expansão immediata de suas mutuas relações politicas, unidas desde agora perante as nações estrangeiras, e tendo os Estados bases harmonicas de união, identicas garantias e principios homogeneos de liberdade e de progresso, depois de haverem exhibido seus plenos poderes, que se acham em devida forma, e das conferencias e discussões do caso, têm acordada nas estipulações seguintes:

ART. 1. As Republicas de Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras e Salvador, forman desde hoje uma só nação, livre e independente, que se denomina "Republica de Centro America."

ART. 2. As Republicas signatarias que constituem a nova unidade politica, conservam sua inteira liberdade e independencia, excepto nos pontos que expressa este tratado, e com referencia aos quaes devem ser consideradas como uma só nacionalidade.

ART. 3. Conservam seu regimen autonomico, quanto á sua administração interna, e sua unidade terá por unico objecto que nas suas relações internacionaes appareçam como uma só entidade para garantir sua independencia commum, direito e respeitabilidade.

ART. 4. Com este objecto, as Republicas, que no futuro denominar-se-hão Estados, convem em organizar um Poder Executivo Nacional, cujo chefe terá o caracter de Presidente da Republica da America Central.

ART. 5. Os Presidentes das Republicas actuaes serão denominados chefes de Estado.

ART. 6. A Presidencia da Republica da America Central será exercida alternativamente, por turno, pelos respectivos chefes de Estado, em ordem alphabetica de nações, como se segue: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua e Salvador.

ART. 7. O turno será annual e principiará a 15 de setembro do corrente anno, si nessa data tiver recebido este tratado sua approvação definitiva, e si não a tiver recibido, na data que opportunamente se fixe pela maioria dos Estados.

ART. 8. O Presidente da Republica da America Central será assistido por um Conselho de dous delegados por cada Estado, que terão o caracter de ministros responsaveis.

ART. 9. A falta ou ausencia de alguns dos ditos delegados, quando concorrer uma maioria, não obstará a suas deliberações e resoluções.

ART. 10. Para autorizar seus actos e ser orgão de communicação, o Presidente da America Central designará um dos membros que assumam a secretaria de estado.

ART. 11. Os conselheiros serão nomeados por um anno, pelo Executivo de Estado, podendo ser reeleitos.

ART. 12. Em todas as resoluções que affectam a politica exterior da America Central, o Presidente deverá proceder com consulta do conselho e com o voto

da maioria absoluta dos que assistam. O voto do Presidente será decisivo em caso de empate.

ART. 13. São attribuições do Presidente da America Central, de accordo com o conselho:

(A) Defender a independencia e a honra da nação, e a inviolabilidade de seu territorio.

(B) Observar as estipulações do presente Tratado, e fazer que se observem pelos Estados.

(C) Procurar por meios pacíficos a conservação da ordem publica nos Estados.

(D) Fixar em casos necesarios a forma e recursos com que cada um delles deva contribuir á defesa do territorio e da honra nacional.

(E) Nomear Ministros Diplomaticos, Consules e Agentes Consulares.

(F) Receber os Ministros e demais Enviados de outras nações e conceder exequatur ás commissões dos consules estrangeiros.

(G) Cultivar e fomentar as relações internacionaes.

(H) Expedir passaportes aos Ministros e Enviados de outras nações, e retirar o exequatur dos consules em casos providos pela lei.

(I) Fixar o orçamento e forma em que os Estados devem concorrer para os gastos communs.

(J) Manter a boa harmonia entre os Estados.

(K) Celebrar e ratificar tratados de paz, amizade, commercio, navegação e extradição ou convenções, contratos e estipulações que se referirem aos interesses geraes da America Central; devendo-se submitter á approvação da Assembleia do Estado respectivo, os que se referirem a interesses peculiares deste, ou que se tenham verificado a seu pedido.

(L) Procurar a maior extensão possivel das vias de communicação entre os Estados e do commercio maritimo nas suas costas.

(M) Procurar a maior e mais prompta unidade de moedas, pesos e medidas sob o systema decimal, e a união fiscal e aduaneira, assim como a uniformidade no plano de estudos.

ART. 14. O Conselho fica de mais, autorisado para desenvolver em seus trabalhos as bases que conduzam a unir os interesses da America Central, principalmente no ramo de Legislação.

ART. 15. A representação diplomatica e consular terá effeito, no futuro, em nome da Republica da America Central.

ART. 16. Para exercer a attribuição a que se refere o Art. 13, o Conselho deverá cuidar de que os Representantes procedam igualmente dos differentes Estados.

ART. 17. Fica entendido que sempre que um Estado necessite, por sua conta, de uma representação diplomatica ou consular, será designada com o pessoal que o mesmo Estado indique.

ART. 18. É o dever principal do Conselho manter a harmonia fraternal entre os Estados, e si seus bons officios não alcançarem o effeito desejado, recorrer-se-ha, infallivelmente, ao procedimento de arbitramento.

ART. 19. Fica reconhecido que este Tratado não tem outro fim mais do que

o de favorecer a definitiva organização da America Central; que, por conseguinte, não se terá em conta outro procedimento nem se admitirá outra interpretação nas suas clausulas que terão esse ultimo fim, pelos meios pacíficos e de reciproca conveniência.

ART. 20. A Republica da America Central será considerada organizada desde que concorra mais de um Estado á sua formação; e a falta de accèitar alguma ou algumas das clausulas aqui consignadas, não impedirá que o Estado que não a accèite, entre para formar parte de união, sempre com a condição de que ao juizo do Conselho Executivo não se affecte, essencialmente, este pacto.

ART. 21. O cidadão de qaulquer dos Estados não será considerado como um estrangeiro em outro e estará nas condições do nativo si manifestar seu desejo de sel-o perante os eucarregados do registro civil.

ART. 22. A capacidade civil e politica de um cidadão da America Central, cumprido o requisito do artigo anterior, será governada pela lei do Estado em que resida a respeito dos actos nelle verificados.

ART. 23. Em consequencia, a opção a que se refere o artigo 21, lhes dará o caracter de cidadãos naturaes, com todos os seus deveres e garantias, e o domicilio lhes dará todos os direitos e onus da localidade, sem exclusão alguma.

ART. 24. Os documentos expedidos por qualquer funcionario, sendo legalizados, terão força e vigor em qualquer Estado, conforme a suas leis; mas para o exercicio de titulos profissionaes, necessitar-se-ha demais a permissão respectiva, e para o exercicio do notariado, se exige tambem o cumprimento dos requisitos especiaes das leis do Estado.

ART. 25. Os Estados da America Central farão causa commum nas questões internacionaes que affectem sua soberania e independencia.

ART. 26. O auxilio que preste um Estado em serviço de outro, será por conta do que o fornece.

ART. 27. O Presidente da Republica da America Central, de accôrdo com o Conselho Executivo, determinará o modo e forma dos auxilios para que exista unidade de acção.

ART. 28. A disposição do mando superior das forças será subordinada á do Estado em que se operem; salvo, si o Presidente da Republica assumir o mando directo. O auxilio deve ser prestado no lugar do conflicto.

ART. 29. Em taes casos, tudo relativo á paz, será determinado pelo Executivo Nacional.

ART. 30. A paz, entre os Estados da America Central, será garantida pelo reconhecimento do principio de não-intervenção. Isto não impede o reciproco e espontaneo auxilio que se prestem os Estados para a manutenção da paz, quando seja requerido d'elles.

ART. 31. Por conseguinte, nenhum chefe dos Estados poderá ingerir-se de motu proprio de forma alguma nas questões de regimen interno de outro Estado.

ART. 32. Em cumprimento do art. 18, quando um dos Estados se creia ameaçado ou offendido por outro, dirigirá uma nota ao Conselho Executivo na qual será dada conta das particularidades do conflicto pendente e todas as explicações necessarias serão offerecidas, mantendo-se as cousas, entretanto, em *statu quo*.

ART. 33. Ouvida a outra parte, e não sendo eficaz a intervenção conciliadora do Conselho Executivo, serão avisadas as partes de que dentro do prazo que se fixe, deverão nomear um arbitro. Em caso de desacordo, o mesmo conselho fará a designação. Para as resoluções que tenham de ser tomadas nestes casos, o conselho será considerado formado dos membros que não tiverem interesses directos na questão; e si o Presidente da Republica estivesse no caso acima, os membros habis designarão por maioria a pessoa que terá duplo voto para o caso de empate. O laudo arbitral terá força de sentença definitiva.

ART. 34. Nenhum Estado autorizará nem consentirá no seu territorio actos de hostilidade contra algum dos outros.

ART. 35. A concentração de emigrados politicos, será feita sem mais procedimento que o pedido do governo interessado.

ART. 36. O direito de asylo é inviolavel, assim nos Estados como na Republica salvo nos casos previstos nos pactos de extradição.

ART. 37. As responsabilidades pecuniarias ou de qualquer outro genero que tenham contrahido ou que no futuro contraiam os respectivos Estados, pertencerão ao Estado que se obrigar.

ART. 38. Para que nas constituições dos Estados domine o mesmo espirito politico que tem de facilitar sua missão definitiva, estabelecem como bases de seu direito publico constitucional, as seguintes:

(A) Separação da Igreja e do Estado, e o respeito absoluto ás crenças

(B) A liberdade de imprensa sem previa censura. Os delictos e faltas de imprensa ficam sujeitos ao conhecimento e repressão dos tribunales.

(C) A liberdade de testar, com a só restricção que as leis especiaes fixem para as heranças ou legados a favor das instituições de caracter religioso e para os alimentos devidos.

(D) A inviolabilidade da vida humana por delictos politicos.

(E) Absoluta igualdade na capacidade civil do homem e da mulher.

(F) O caracter puramente civil dos actos que estabeleçam ou modifiquem a capacidade civil das pessoas, sem que isto impeça a celebração de qualquer cerimonia religiosa.

(G) A abolição de toda a obrigação ou instituição de mão morta, salvo aquellas que tiverem algum objecto de beneficencia ou de instrucção publica.

(H) A garantia de habeas corpus.

(I) A inviolabilidade da propriedade, salvo o caso de expropriação, por utilidade e necessidade publicas, legalmente confirmadas e com previa indemnisação, que em caso de guerra não poderá ser previa.

(J) A absoluta independencia entre os Poderes Legislativo Executivo e Judiciario.

(K) A inviolabilidade das pessoas, salvo o caso de delicto ou falta, não podendo durar a detenção para inquirir mais de cinco dias.

(L) As leis vigentes não deverão ser retroactivas, salvo em materia penal quando favorecem o reo; mas não se permitem a confiscação nem o tormento.

(M) Igualdade perante a lei.

(N) Fica reconhecido o direito de petição individual ou collectiva.

(O) Fica reconhecido o direito de reunião pacificamente e sem armas e para fins licitos.

(P) O direito de defesa é inviolavel.

(Q) Todo cidadão pode livremente fixar seu domicilio, e entrar no paiz ou sahir delle, salvo o caso de estar sujeito a responsabilidades.

(R) O domicilio é inviolavel e não pode ser visitado excepto nos casos e com as formalidades que a lei prescreve.

(S) Em nenhum caso poder-se-hão occupar, nem menos examinar os papeis privados dos habitantes da Republica, sem ordem de juiz competente.

(T) A instrucção é livre, salvo as restricções que exija a moralidade; mas a que se dá nos estabelecimentos sustentados pelo Estado, é leiga gratuita e obrigatoria.

Art. 39. A declaração destes principios não obsta a que cada Estado estabeleça em sua constituição os mais que julgue convenientes.

Art. 40. Os tratados anteriores celebrados entre os Estados ficarão vigentes no que não se opponham ao presente pacto.

Art. 41. O Conselho Executivo, corridos cinco annos, ou antes si for possivel, convocará uma Assembleia Nacional que dicte a Constituição definitiva da America Central. O dito prazo será prorogavel a juizo do Conselho Executivo.

A Assembleia Nacional será composta de dez representantes por cada Estado e de cinco substitutos.

Art. 42. O escudo de armas e a bandeira nacional serão os da antiga confederação.

O presente Tratado será submettido á approvação das respectivas Assembleas ou convenções constituintes, que serão convocadas opportunamente por cada Estado, procurando obter sua ratificação antes do dia 15 de Setembro proximo.

Comtudo, si, nessa data faltar alguma ou todas as ratificações, isto não invalidará o que foi estipulado.

Este Pacto será acceito, sem necessidade de troca, desde o dia em que todos os Governos da America Central tenham communicado a approvação de seus respectivos Congressos.

Em fé do que, os Plenipotenciarios abaixo assignados, firmaram, em triplicata, este Tratado e lhe affixaram seus sellos na cidade de Guatemala a 15 de junho do anno de 1897.

ANTONIO BATRES.

MARIANO CRUZ.

ANTONIO GONZALEZ SARAIVA.

LEONIDAS PACHECO.

T. G. BONILLA.

MANUEL DELGADO.

HAWAII E ALASKA.

O interesse que recentes acontecimentos, commerciaes e politicos, tem dado á Republica de Hawaii e ao Territorio de Alaska, tem induzido o Bureau das Republicas Americanas a compilar, para publicação, na forma de Manuaes, os mais recentes dados e noticias relativas áquelles paizes que se pudessem obterem das fontes officiaes. Estas obras, que são agora prestes para a distribuição, são publicadas n'uma forma linda e attractiva, e cada uma contem um mappa preparado com cuidado, compilado pela Agrimensura de Costas e Geodetica dos Estados Unidos (United States Coast and Geodetic Survey).

O Manual de Hawaii é uma publicação de 180 paginas, e trata por miudo e circunstanciadamente dos recursos naturaes, das industrias e do commercio d'aquellas Filhas. Dá-se um breve e interessante bosquejo historico da Filhas, desde a fecha de seu descobrimento por aquelle intrepido navegante inglez, o Capitão Cook, nos primeiros dias do anno 1778 até o dia de hoje. Narra-se a historia da cessão forçosa do grupo á Gran Bretanha no anno 1843, e da restauração da soberania Hawaiiiana poucos mezes depois; tambem parece que, no anno 1849, uma força naval franceza foi desembarcada e tomou posse da alfandega em Honolulu e d'outros edificios de Governo. Este acto do commandante naval francez foi desdito pelo Governo francez, e a força hostil foi promptamente retirada.

Dá-se em cheio o tratado de amizade, commercio e navegação, negociado pelo Commodore THOMAS ap CATESBY JONES, da Marinha dos Estados Unidos, com o Governo das Ilhas Hawaii-anas (conhecidas então como as Ilhas Sandwich), a 23 de dezembro de 1826. Este tratado antedata dez annos o primeiro feito pela Gran Bretanha. Dão-se depois os diversos tratados com os Estados Unidos, e uma apresentação das relações commerciaes com as Ilhas, o todo mostrando o destino manifesto das Ilhas Hawaii-anas de fazerem-se parte integral dos Estados Unidos.

O Manuel de Alaska é de 130 paginas, e, assim como o de Hawaii, contem um mappa que mostra sua posição geographica; trata da area, população, clima e recursos daquelle territorio romoto. A fundação da obra é naturalmente o que a produziu, o descobrimento e descripção dos campos de ouro da região Klondike. Parece que este paiz quasi desconhecido tem uma area de

577.380 milhas quadradas, e uma costa de 26.000 milhas, sendo quasi dois e meia vezes outro tanto que a do resto dos Estados Unidos. O territorio foi adquirido a titulo de compra de Russia a 30 de março de 1867, estabelecendo-se os limites da possessão no tratado daquella fecha. Levantou-se, porém, uma questão entre o Governo dos Estados Unidos e o de Canada acerca do limite oriental, e a materia acha-se agora em curso de amigavel composição entre os dois Governos. Dá-se estendida attenção ao sujeito das pescas do phoca de pelle e outras, e se introduze muita correspondencia diplomatica sobre a questão muita discutida das pescas de phoca.

Contornue á declaração do Professor SPURR, da Agrimensura Geologica dos Estados Unidos (United States Geological Survey) fez-se o primero descobrimento de ouro no districto Yukon, no anno 1885, e conforme á mesma autoridade, o cinto que contem o ouro estende-se alguns centenares de milhas do este ao oeste. O Manual contem o texto inteiro das leis mineiras dos Estados Unidos applicaveis a Alaska. Faz-se referencia algum tanto estendida ás facilidades de correio e de transporte, e tambem ao cauinto de ferro projectado para os campos de ouro.

Exemplares destes Manuaes se podem obterem com recorrer ao Bureau: para cobrir o custo da impressão, se paga 25 centavos por exemplar.

COMMERCIO MISCELLANEO.

BRAZIL.

Obras de distribuição de agua á cidade de Pará. O governo do Estado do Pará convida propostas para a compra das obras de distribuição de agua á cidade de Pará, e para a extensão do systema. As propostas serão recebidas até 18 de novembro proximo.

Trigo americano.

Os commerciantes de Rio de Janeiro fretaram dous navios, que estão agora em São Francisco, para carregar trigo de California com destino a Rio. Esta é a primeira vez que occorre tal cousa, e se attribue á escassez da colheita na Republica Argentina e no Uruguay.

HONDURAS INGLEZA.

Procura de machinas. O ST. ALBERT E. MORLAN, consul dos Estados Unidos em Belize, Honduras Ingleza, remette ao Ministerio de Estado a seguinte informação relativa ao estabelecimento de installações de luz electrica, fios telegraphicos, etc., nesta cidade. Tenho de communicar-vos que a Directoria Municipal de Belize contempla construir installações electricas para a illuminação das ruas e edificios dessa cidade; e creio que ha oportunidade de obras americanas, si se fizessem propostas em concurrencia com as companhias

inglezas. Vai-se construir tambem uma linha telegraphica de 200 milhas de comprimento e supponho que uma linha telephonica será construida conjuntamente. Uma machina para a fabricação de gelo foi contractada, e será brevemente em operação. O proprietario pretende operar uma fábrica de cerveja e installações para a armazenagem em frio em connexão com a machina de fabricar gelo.

MEXICO.

Fabricantes americanos. Foi de tal efficacia a indicação feita aos fabricantes dos Estados Unidos pelo Sr. JOSEPH G. DONNELLY, consul general em Nuevo Laredo, Mexico, n'uma communicação dirigida ao Ministerio de Estado em data de 4 de abril de 1897, relativa ao estabelecimento de agencias commerciaes para a distribuição no Mexico das manufacturas americanas, que, segundo communica o referido consul em data de 21 de julho, já se derão passos para levar a cabo este plano, cuja inauguração terá lugar em breve. N'uma communicação do Sr. REUBEN D. GEORGE, consul em Nogales, Mexico, que apparece em outro lugar desta publicação, se indica tambem a conveniencia desta empreza.

NICARAGUA.

Direito sobre borracha revogado. O Sr. O'HARA, consul dos Estados Unidos em San Juan del Norte, em data de 14 de Junho, avisa o Ministerio de Estado de que o governo de Nicaragua abrogou a lei recente que impoz um direito de 10 centavos por libra (moeda de Nicaragua) sobre a borracha que se exportar deste porto.

Direito sobre velocipedes reduzido. Por um decreto executivo, expedido no dia 9 de Março de 1897, o direito sobre os velocipedes que se importarem em Nicaragua é reduzido a cinco centavos por libra do peso bruto. Antigamente o direito foi dez centavos, com uma taxa adicional de 100 por cento, montando a 20 centavos por libra do peso bruto. O Consul O'HARA diz que Nicaragua offerece, sem duvida, um bom mercado para os velocipedes; ha tres mezes, não se podiam ver nas ruas de Managua mais que dous velocipedes; hoje, podem-se ver elles em todos os lugares, e são procurados mais e mais cada dia.

URUGUAY.

Um porto em Coronilla. Segundo noticias recentes do Uruguay, o Congresso desta Republica autorizou finalmente a construcção de um porto em Coronilla conforme ao projecto apresentado pelo Sr. EDWARD COOPER de Montevideo. Em vista da grande exportação de gado do Uruguay, esta medida parece de muita importancia. Uma descripção detalhada do porto projectado, com os planos submettidos pelo Sr. COOPER, foi publicada no Boletim Mensal de Novembro de 1894.

VENEZUELA.

Regulamento para impedir as collisões no mar. Por cortezia do Sr. Ministro ANDRADE, esta Secretaria recebeu uma copia de um decreto executivo, promulgado no dia 26 de Maio de 1897, regulando o movimento de navios, quer nacionaes, quer particulares, nas aguas de Venezuela afim de impedir as collisões. As estipulações do decreto são as mesmas que as adoptadas pela Conferencia Maritima Intercontinental, que teve lugar em Washington no mez de Outubro de 1889, com algumas modificações feitas pelos Estados Unidos.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

Vol. V.

SEPTEMBRE, 1897.

No. 3.

RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE. III.*

LES CANAUX ISTHMIENS CONSIDÉRÉS COMME MOYENS DE DÉVELOPPEMENT INTERCONTINENTAL.

Un coup d'œil jeté sur la mappemonde ci-annexée, montrant les distances qui seraient évitées par la construction d'un canal à travers l'Isthme de Panama, donnera une idée de la grande importance d'une pareille entreprise, et fera comprendre de suite, l'influence qu'elle a exercée sur les esprits pendant des générations.

Ce projet, a spécialement, été le but des pensées des grands ingénieurs du monde depuis que la construction du Canal de Suez en a prouvé la praticabilité et démontré les conséquences étendues sur le commerce du globe. Notre but, cependant, n'est pas de considérer le sujet au point de vue de ses rapports avec le monde entier, mais les effets politiques et commerciaux qu'un canal à travers l'Isthme produiraient sur les intérêts réciproques et la future extension du développement mutuel des Républiques de cet Hémisphère.

* Le premier article de cette série a paru dans le Bulletin Mensuel du mois de juillet 1897.

La question de trouver une route plus courte de l'Atlantique au Pacifique que celle par le Cap Horn, a préoccupé l'intelligence et l'habileté des marins, des ingénieurs, des économistes politiques et des hommes d'État, depuis que le rêve des navigateurs espagnols et autres, de découvrir un passage ouvert pour l'Orient, s'est évanoui. Le problème de surmonter la difficulté que présente l'Isthme étroit qui réunit les deux continents de l'Amérique n'a été que partiellement et imparfaitement résolu par la construction du chemin de fer de Panama en 1855.

Le succès, tel qu'il était, obtenu par cette entreprise, n'a servi seulement qu'à exciter l'intérêt causé par le projet conçu par ALEXANDRE VON HUMBOLDT, un demi siècle auparavant, de joindre les deux océans par un canal. On proposa divers plans; mais ce n'est qu'en 1881, lorsque DE LESSEPS, le constructeur du canal de Suez, commença ses gigantesques et malheureux efforts de percer un canal au niveau de la mer depuis Colon ou Aspinwall jusqu'à Panama, à la partie la plus étroite de l'Isthme, que les travaux furent réellement inaugurés.

Pendant la longue discussion qui précéda ce premier essai, plusieurs routes à travers l'Isthme avaient été proposées, mais l'opinion générale s'était déjà prononcée sur les trois qui paraissaient les plus pratiques; c'étaient :

I. La route de l'Isthme de Tehuantepec, à travers la partie la plus étroite du Mexique, 134 milles.

II. La route du Nicaragua allant de l'est à l'ouest, à travers la partie sud de cette République, en suivant le cours de la rivière San Juan et utilisant les eaux du Lac Nicaragua, 170 milles.

III. La route de Panama, 54 milles. La route de l'Isthme de Tehuantepec fut cependant éliminée en raison de la grande distance du percement (plus de 130 milles) et des frais énormes que causeraient les difficultés à surmonter dues à la nature du terrain. A une certaine époque, la question de construire un chemin de fer maritime recommandé par l'ingénieur distingué, le Capitaine JAMES B. EADS, continua à attirer l'attention sur cette route, et ce projet avait encore des partisans habiles, mais la construction d'une voie ferrée à travers l'Isthme par le Gouvernement Mexicain semble avoir relégué presque dans l'obscurité, l'entreprise du Canal de Tehuantepec.

Le chemin de fer, cependant, paraît destiné à devenir une contribution importante à l'économie du transit de l'Atlantique au Pacifique. Ce chemin de fer est à voie large et traverse les États de Vera-Cruz et d'Oaxaca et touche à Coatzacoalcos, Minatitlan, Suchil, Tehuantepec et Salina Cruz à Coatzacoalcos; il fait connexion avec les steamers pour les ports du Golfe pour la Havane, les États-Unis et l'Europe; et à Tehuantepec, par des moyens de transport particuliers, pour Oaxaca, Miahutlan et Pachueta et à Salina Cruz, avec les steamers pour Tonalá, San Benito et autres ports de la côte du Pacifique. Le tableau suivant, approuvé par le Gouvernement Mexicain, montre les distances évitées entre les différents ports du monde et New-York, la Nouvelle-Orléans et Liverpool.

De—	A—	Par le chemin de fer de Tehuantepec.	Par le Canal de Nicaragua.	Par le chemin de fer de Panama.
		<i>Milles.</i>	<i>Milles.</i>	<i>Milles.</i>
New-York	San Francisco	4,925	5,651	6,107
Idem.	Puget Sound	5,647	6,524	6,855
Idem.	Sitka	6,347	7,113	7,555
Idem.	Détroit de Bering	7,788	8,524	9,101
Idem.	Acapulco	2,722	3,507	3,988
Idem.	Mazatlan	3,476	4,232	4,675
Idem.	Hongkong	11,597	12,313	12,645
Idem.	Yokohama	9,954	10,626	11,211
Idem.	Melbourne	11,068	11,357	11,471
Idem.	Auckland	9,345	9,745	9,813
Idem.	Honolulu	6,566	7,390	7,795
Idem.	Callao	4,661	4,312	3,873
Idem.	Guayaquil	4,141	3,774	3,303
Idem.	Valparaiso	6,370	5,774	5,337
Nouvelle-Orléans	San Francisco	3,561	4,776	5,415
Idem.	Acapulco	1,454	2,631	3,296
Idem.	Mazatlan	2,027	3,357	3,983
Idem.	Callao	3,393	3,436	3,181
Idem.	Valparaiso	5,040	4,899	4,644
Liverpool	San Francisco	8,274	8,783	9,071
Idem.	Acapulco	6,076	6,639	6,952
Idem.	Mazatlan	6,714	7,364	7,640
Idem.	Auckland	12,584	12,877	12,777
Idem.	Guayaquil	7,379	6,848	6,257
Idem.	Callao	7,899	7,444	6,837
Idem.	Valparaiso	9,356	8,906	8,301
Idem.	Honolulu	9,805	10,522	10,670
Idem.	Yokohama	13,223	13,758	14,175
Idem.	Melbourne	14,113	14,499	14,435

On trouvera que ces réductions remarquables dans les distances, dit M. MANUEL RIVERA, ingénieur mexicain distingué, équivaudra, sans doute, à une grande économie de temps et de fret, et c'est ce qui forme le principal trait commercial de cette route qui, par

conséquent, sera d'un grand avantage pour quelques-uns des ports importants des États-Unis. Éliminant Tehuantepec comme route de canal, celles du Nicaragua et de Panama sont les seules que l'on doit considérer maintenant.

M. DE LESSEPS semblait s'être décidé en faveur de cette dernière, parce qu'il croyait à la possibilité de construire un canal à niveau sur cette partie de l'Isthme, tandis que la topographie de celui de Nicaragua exigerait des écluses. Après avoir dépensé des sommes énormes, on trouva que les devis de M. DE LESSEPS étaient erronés, et que des écluses seraient nécessaires pour l'achèvement et le succès du Canal. Les travaux qui avaient été suspendus en mars 1889 furent repris en 1894. D'après des nouvelles récentes on en avait construit un quart.

Le Canal devait suivre à peu près la même route que celle du chemin de fer de Colon à Panama, et avoir cinquante-quatre milles de longueur, une profondeur de vingt-huit pieds au dessous du niveau moyen des deux océans, une largeur de soixante-douze pieds au fond, et de cent-soixante pieds à la surface, excepté à la section à travers la Culebra où la profondeur devait être de neuf mètres (29.53 pieds); la largeur du fond vingt-quatre mètres (78.91 pieds) et celle de la surface, vingt-huit mètres (91.86 pieds). Les difficultés principales à surmonter étaient le percement de la Cordillera et le débordement de la rivière Chagres et de ses affluents.

En Janvier 1884, un peu plus de deux ans après le commencement des travaux, seulement un trentième des déblaiements avait été achevé, bien qu'en 1883, on employa 11,000 travailleurs.

Cette entreprise avait été dirigée principalement sous des auspices français, et avec des fonds entièrement souscrits en France. Si le Canal de Panama est jamais achevé, il ne sera qu'une simple entreprise commerciale contrôlée en Europe, ayant peu ou pas de valeur ou d'importance dans ses rapports politiques avec les pays de cet Hémisphère; peut-être aura-t-il un caractère hostile ou même menaçant. On ne pourrait s'attendre à ce qu'il jouât un rôle dans le but de resserrer plus étroitement les liens d'amitié et de fraternité qui les unissent. Son objet principal serait simplement d'obtenir la plus grande partie possible des droits de tonnage sur le commerce du monde, et non de développer, sauf indirecte-

ment, les relations commerciales qui existent entre les Républiques américaines.

Il en est autrement avec le canal du Nicaragua. Le principal mérite de cette entreprise à la considération, se trouve dans le fait incontestable qu'elle est d'origine américaine et américaine dans ses résultats avantageux. Sa cause devant l'opinion publique a été, apparemment, plutôt affaiblie que soutenue par les efforts de donner une sphère trop étendue à son utilité probable: et, par conséquent, la recommander comme un placement sûr et profitable aux capitalistes d'Europe. Ses plus riches dividendes se trouvent dans les résultats généraux, tant politiques que commerciaux, qu'en obtiendraient les pays directement intéressés, et non dans les profits qui en reviendraient aux actionnaires. Toutefois, il ne faut pas inférer, que cette entreprise ne serait pas rémunérative même au point de vue des affaires ordinaires. Les calculs compliqués qui ont été faits pour démontrer qu'elle ne produirait pas un intérêt satisfaisant sur le capital nécessaire, ont été basés sur les conditions actuelles, sans tenir compte de l'accroissement considérable du commerce que les pays qui en profiteraient directement, auraient droit d'espérer.

Ce n'est pas comme un projet pour gagner de l'argent, mais comme une agence intercontinentale, que le Canal de Nicaragua fait appel aux sentiments patriotiques de tous les pays latins-américains. Construit par des capitaux américains, aidé et soutenu par tous les gouvernements américains, mis en opération et contrôlé par des agences américaines, comment pourrait-il manquer d'être grandement utile à l'œuvre immense de fondre dans un seul intérêt, le commerce, les développements politiques et la force de résistance contre un ennemi commun, de tout le continent américain?

Le traité Clayton-Bulwer entre les États-Unis et la Grande-Bretagne a servi d'argument contre la possibilité d'un pareil contrôle effectif; mais si ce traité est encore en vigueur, on peut à peine supposer que la Grande-Bretagne, après avoir formellement accédé à notre récente interprétation de la doctrine Monroe affirmant l'indépendance des intérêts américains de toute intervention ou contrôle européen, chercherait à nouveau de mettre en danger ses relations avec les États-Unis en s'opposant sérieusement à une

entreprise qui doit servir aux intérêts des deux continents occidentaux.

Il n'est pas évident non plus, que le progrès et le développement américains souffriraient matériellement, même dans de cas où la neutralité du Canal, qui fait le sujet d'une clause dans le traité Clayton-Bulwer, serait de nouveau garantie. Ce serait, au contraire, un avantage pour tous si cette neutralité était scrupuleusement observée et mise en vigueur. L'essentiel pour les Républiques Américaines serait d'être protégées contre la fermeture du Canal, ou son usage contre elles en temps de guerre.

Un simple coup d'œil jeté sur la carte ci-jointe, suffira pour démontrer les avantages matériels que gagneraient les Républiques Américaines par la construction d'un canal à travers l'Isthme. Non seulement l'Atlantique et les côtes des États-Unis sur le Golfe se rapprocheraient plus par mer de leurs côtes sur le Pacifique, mais aussi des côtes sur le Pacifique du Mexique, de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud; en outre, ces pays situés sur les bords du Pacifique, auraient ainsi une route bien plus courte et plus facile pour les Antilles, les côtes de la mer Caraïbe et de l'Atlantique de leurs Républiques sœurs Latines-Américaines et pour l'Europe. Le développement des moyens de transport par terre et du commerce intérieur deviendrait sans doute immense. Les chemins de fer, loin d'y perdre, comme on l'a suggéré, y gagneraient considérablement.

Le Capitaine WILLIAM L. MERRY, de San Francisco, récemment nommé Ministre des États-Unis au Nicaragua, Salvador et Costa Rica, l'a démontré d'une manière frappante dans un article de journal publié dernièrement.

Lorsque le canal à écluses du Sault Ste. Marie fut inauguré, dit-il, les compagnies de chemins de fer éprouvèrent des craintes sur le tort qu'il ferait à leur trafic. Elles en auraient empêché la construction; mais, heureusement pour elles, la route fluviale entre les grands lacs était ouverte et la région du Lac Supérieur reçut par eau du fret à bon marché. Observez la conséquence. A travers la plus grande des voies fluviales artificielles, au point de vue du trafic, sans excepter le Canal de Suez, 15,062,580 tonnes de marchandises furent transportées en 1895; la population augmenta, des villes s'élevèrent rapidement et la construction de plusieurs chemins de fer fut demandée afin de pourvoir à l'énorme trafic qui était le résultat de ce Canal.

N'est-il pas évident que le fret à bon marché par voies fluviales a contribué aux recettes des chemins de fer? Si ce n'était pour le transport par eau à un prix

modique, des million de tonnes de minerai seraient encore enfouis sous terre, et les premières lignes de voie ferrée qui craignaient cette concurrence, ne gagneraient aujourd'hui qu'une existence précaire. Prenons maintenant le canal de l'Erie comme exemple. Deux des plus beaux systèmes de chemins de fer qu'il y ait au monde, occupent ses bords avec des voies doubles; et, jour et nuit, le roulement continu des trains, plaide en faveur du transport à bon marché par eau dont la concurrence a rendu la construction possible.

Comparez la différence frappante entre la condition financière du chemin de fer de l'Erie qui n'a pas de concurrence par eau et dont les obligations sont quotées à 14, avec celle du chemin de fer de New York Central dont les obligations sont à 101, et auquel la rivière de l'Hudson et le Canal de l'Erie font concurrence. Ils représentent deux systèmes parfaits de voies ferrées et sont d'excellentes preuves à l'appui de cet argument.

Il y a un grand nombre d'exemples bien moins frappants pour établir le même fait que les chemins de fer, en s'opposant au canal du Nicaragua, commettent une erreur qui prouve à quel point erre le jugement de l'homme lorsque ses propres intérêts sont engagés. Les chemins de fer doivent, nécessairement, absorber une partie excessive de la valeur de la production, afin d'assurer des profits aux grands capitaux employés à leur construction, mais ils donnent aussi de grands avantages en fournissant un transport rapide aux marchandises périssables, aux articles de valeur, à la maille et à la population.

Le développement des vastes ressources de l'intérieur de notre pays eut été impossible sans eux; et le coût du matériel du transport par eau, comparé à celui des chemins de fer, étant en proportion de un à dix comme de un à quinze, il ajoutera à leur utilité et augmentera leurs recettes au lieu de les diminuer. * * * * * Le paradoxe apparent que ce mode de transport serait profitable aux chemins de fer, est dû à la différence des moyens, et au fait, que le service rendu par le premier n'est pas exactement le même que celui du second, mais qu'il y ajoute et le complète. Le fret que le transport par eau enlève aux compagnies de chemins de fer ne cause à ces dernières aucune perte, ou du moins peu sensible. Non-seulement la voie fluviale introduit un partage de travail, mais elle donne naissance à un nouveau trafic dont les voies ferrées prennent une grande partie.

Revenant à notre principal argument. Pourquoi les compagnies de chemin de fer s'opposaient-elles au Canal du Nicaragua? Je puis facilement répondre, parce qu'elles craignent des résultats qui ne seront jamais obtenus et une diminution dans le transport par rails, tandis que l'achèvement du canal produira un effet contraire.

Quelle est leur condition actuelle? Les cinq principales lignes jusqu'au Pacifique luttent pour obtenir du trafic, et admettent que le transport direct ne les rémunère pas. En attendant, la côte du Pacifique est en présence d'un développement arrêté court, et le trafic par voie ferrée augmente si lentement, que les compagnies ont grande peine à ne pas tomber entre les mains d'un syndicat liquidateur. Comment peut-il y avoir des progrès, de la prospérité et une population croissante sur la côte du Pacifique quand on ne fait que répéter, et avec raison: "*L'Onest offre tout à l'émigrant, excepté un transport à bon marché.*"

* * * La côte du Pacifique souffre d'une isolation commerciale en conséquence du manque de ce genre de transport qui est d'une nécessité absolue à ses progrès et à son développement, mais que les chemins de fer ne pourraient lui fournir lors même ils le voudraient.

Par conséquent, le but des directeurs de chemins de fer serait de voir le Canal construit aussi rapidement que possible. Alors l'émigrant viendra ici avec sa famille; il pourra cultiver tous les produits qu'il voudra; les scieries auront tous les bois qui leur seront nécessaires; le mineur retirera du sein de la terre tout le minerai ayant de la valeur; *tout, enfin*, aura un marché ouvert à des prix encourageants pour le producteur, l'artisan et le mineur. Nos terres seront habitées, nos villes prospères et nos populations satisfaites de l'étendue du développement de notre côte.

Comme l'idée que le transport par terre ne jouira pas des bénéfices de ce grand développement est illogique! L'histoire du Canal du Sault Ste. Marie se répètera sur la Côte du Pacifique dont nos grands débouchés et l'Europe sont séparés par toute l'étendue du Continent Occidental. Le passage tempétueux par le Cap Horn est une route trop primitive et trop lente pour suffire aux exigences de notre époque, et les produits de notre industrie, ainsi que ceux du sol, attendent avec une impatience inquiète, l'ouverture d'une *Courte voie fluviale*, par laquelle ils pourront être envoyés promptement et à bon marché, sur les marchés de l'Atlantique.

Ce que les chemins de fer ne peuvent pas transporter avec profit sur les côtes de notre pays touchant l'Atlantique, et ceux de nos produits dont les grands centres peuplés d'Europe ont besoin, cherchent, mais en vain jusqu'à présent, cette route interocéanique qui n'existe pas encore, en conséquence des idées erronées et des influences contraires des chemins de fer. Mais le jour n'est pas loin, lorsque une longue procession de steamers chargés des produits de notre sol inépuisable et de nos manufactures, traversera majestueusement vers l'Est la mer intérieure du Nicaragua, tandis que d'autres allant vers l'Ouest transporteront les émigrants et les produits de l'Est.

Si la Californie était aussi peuplée que la France, elle possède une superficie suffisante pour nourrir *trente-cinq millions* d'habitants. Elle n'a, actuellement, qu'un peu plus d'un million et demi. Quel chemin de fer de ce pays-ci serait affecté si cette population augmentait d'abord de quelques centaines de mille et ensuite de plusieurs millions?

Comme la politique de ces compagnies est surtout, illogique et peu prévoyante, en s'opposant pendant de longues années, à la création d'une voie fluviale courte et à bon marché, puisqu'elles sont elles-mêmes directement les plus intéressées au trafic de la côte du Pacifique, et que cette route résulterait en un accroissement rapide de la population et des produits auxquels les chemins de fer serviraient de transports ordinaires? À l'unanimité, le peuple Américain demande le Canal du Nicaragua. Dans un avenir qui n'est pas éloigné, il surmontera ces obstacles et cette fausse politique.

Les intérêts de notre pays l'exigent. Le Japon a besoin du coton des États du Sud; l'Amérique Centrale et les Iles du Pacifique ont besoin du charbon et du fer de l'Alabama; l'Europe et nos côtes de l'Atlantique demandent les bois du

grand nord-ouest ; les immenses pêcheries du Pacifique, qui sont à peine développées, invitent nos concitoyens de l'est ; et, enfin, la grande vallée du Mississippi demande un passage vers le Pacifique.

Des influences occultes ne peuvent s'opposer toujours à l'accomplissement de cette œuvre aussi utile que bienfaisante. L'influence prépondérante qu'exerce la Grande République sur le Continent Américain, son prestige politique, sa sauvegarde militaire et le patriotisme de son peuple surmonteront bientôt ce qu'une crainte mal fondée a conseillé à l'égoïsme. La logique des événements donnera des amis au canal, et ceux qui s'y opposent aujourd'hui, et qui sont intéressés au transport par terre, nous en sommes convaincus, reconnaitront leur erreur et se joindront à leurs concitoyens dans la demande que faisait notre héros qui repose à Riverside.* “*Un canal Américain, sous un contrôle Américain, pour le peuple Américain.*”

* Le Général Ulysses S. Grant.

M. LEWIS M. HAUPT, un ingénieur distingué de Philadelphie et membre de la Commission récemment nommée par le Président McKINLEY, o pour étudier le tracé de la route du Canal du Nicaragua, résume ainsi les avantages pratiques d'un Canal Isthmien, et particulièrement l'entreprise de celui du Nicaragua :

Bien que des siècles se soient écoulés depuis que la route la plus courte et si longtemps désirée pour se rendre aux Indes, a été exploitée pour la première fois le fait regrettable existe aujourd'hui, que cette voie fluviale n'est pas encore un fait accompli. Cela donne à réfléchir sérieusement sur l'intelligence, l'intégrité et l'énergie du peuple du Continent Américain, qu'après tant d'années d'explorations et d'études, suivies de discussions *ad inquitum*, la seule conclusion définie à laquelle on soit arrivée, est qu'une route de ce genre était parfaitement faisable, et pourrait être construite pour environ \$130,000,000, quoique des ingénieurs compétents eussent calculé à moins de \$100,000,000 le coût minimum.

An attendant, la discussion continue ; et l'opposition active et subtile due à des intérêts engagés qui craignent des résultats désastreux, recommande des délais, d'autres études et des recherches plus étendues, pendant que le commerce du monde est détourné de 10,000 milles hors de sa route avec une perte énorme d'argent et de temps. Par exemple, à l'époque des *clippers*, faisant en moyenne 110 milles par jour, l'aller et le retour de New York à San Francisco (38,000 milles), duraient 344 jours ; à Calcutta (46,000 milles par le Cap Horn) 418 jours, ou (35,000 milles par le Cap de Bonne Espérance) 318 jours ; tandis que par l'Isthme, on arriverait aux mêmes endroits en 90 et 244 jours respectivement, économisant ainsi 254 et 74 jours pendant ces voyages. Pour les armateurs, l'économie de temps, de gages d'équipage, d'intérêt et d'assurance, est évaluée à \$2,993 par mois ; par conséquent, si 254 jours sont gagnés sur l'aller et le retour, cette économie représenterait \$25,340, sans compter l'augmentation de la valeur de la cargaison résultant d'une livraison plus rapide et plus certaine. Si elle était capitalisée à quatre pour cent, elle don-

nerait \$633,500 pour chaque navire; et sur cent navires par an, \$63,350,000 l'équivalent, ou à peu près, des dépenses totales du projet selon les devis. Et cependant, on n'a pas compté la valeur de la cargaison, la réduction des risques et des pertes en mer, ni le tonnage considérable emporté par les steamers.

Le "Ledger," de Philadelphia, du 31 juillet 1897, dans un article de fond sur les phases les plus récentes de l'entreprise du Canal, dit:

Le Canal du Nicaragua fournirait au commerce du monde une route plus courte de l'Atlantique au Pacifique. Il raccourcirait celle de Liverpool à San Francisco d'environ 7,000 milles, et la distance par eau, ainsi économisée, serait presque de 10,000 milles entre New-York et San Francisco. Ces chiffres, sans d'autres détails, suggèrent de vastes possibilités en abrégant le trajet au commerce du monde par mer, et promettent un succès financier au projet, à moins que les frais de construction n'excèdent de beaucoup ceux qui ont été soumis dans les estimations.

Une entreprise de ce genre est toujours hasardeuse pour ses premiers fondateurs, et les énormes sommes soustraites aux Français trop confiants qui avaient placé aveuglément leur argent dans l'entreprise du Canal de Panama, ont inspiré de la méfiance aux capitalistes et rendu leur aide plus difficile à obtenir pour des projets de genre. Toutefois, si les travaux du Canal sont énergiquement et soigneusement poursuivis, cette œuvre magnifique, une fois achevée, sera certainement digne de marquer le commencement du nouveau siècle. Il augmentera considérablement la navigation et le commerce des côtes; et, s'il devenait la possession exclusive d'une puissance étrangère, il serait un obstacle sérieux pour nos opérations navales en cas de guerre. On ne peut pas concevoir que les États-Unis consentiraient à payer un droit de passage au possesseur étranger d'une voie fluviale qui pourrait devenir la plus grande propriété de ce genre et d'une valeur incalculable, qui existerait sur toute la face du globe. Les sujets de la Grande-Bretagne obtiennent de grands profits du Canal de Suez qui, aujourd'hui, est principalement mis en opération avec des capitaux anglais.

Lorsque la proposition d'achever le Canal du Nicaragua sous les auspices des États-Unis était discutée pendant la dernière Administration, une lettre parut dans le Times de Londres, qui, sans doute, représentait les vues anglaises sur cette même question. L'auteur ayant demeuré quelque temps au Nicaragua, et prétendant connaître les conditions locales, disait, qu'en conséquence des grandes difficultés d'une nature politique ou internationale qui entouraient cette entreprise, la garantie des intérêts des obligations de la Compagnie Maritime est, approximativement, tout ce que le Gouvernement des États-Unis peut faire pour compléter ses droits de propriété sur le Canal, pour éviter une violation de la souveraineté du Nicaragua et de Costa-Rica et se départir du traité Clayton-Bulwer; mais dans tous les cas, selon lui, d'après les termes de ce traité, un canal maritime entre les deux océans devait être neutre comme le Canal de Suez.

Le Comité des Affaires Étrangères du Sénat étudiera l'état actuel du traité Clayton-Bulwer; et on donne à entendre qu'il fera un rapport en faveur de son

abrogation. On prétend que l'Angleterre l'a pratiquement annulé par suite des actes qu'elle a commis dans l'Amérique Centrale et qui étaient en contravention à ses termes. En plusieurs occasions, ce Gouvernement-ci a insisté qu'il n'était plus lié par ce traité; mais la Grande-Bretagne, quelle que soit l'interprétation donnée à ses actes dans l'Amérique Centrale, n'a rien fait pour indiquer qu'elle considère le traité comme étant nul.

Les difficultés diplomatiques engagées dans la controverse relative à la force actuelle et obligatoire du traité Clayton-Bulwer sont sérieuses, mais cependant, pas plus graves que beaucoup d'autres qui ont cédé aux efforts des hommes d'État. Les dépenses énormes qu'exige l'entreprise du Canal du Nicaragua, et jusqu'à quel point les États-Unis s'engageraient financièrement à l'aider, sont des questions que le pays devra soigneusement considérer. L'avantage du Canal, lorsqu'il sera achevé, est incontestable si nous ne sommes pas obligés de le payer trop cher par des complications internationales ou par l'épuisement de nos finances.

Le gain qu'obtiendrait le transport des marchandises en prenant la route la plus courte, celle du Nicaragua, est encore mieux démontré par la liste suivante des distances en milles fixés par les statuts, entre New-York et l'Océan Pacifique:

Par le Cap Horn	7, 597
Par le chemin de fer du Sud-Pacifique	3, 709
Par le chemin de fer du Canadien-Pacifique.....	3, 019
Par le chemin de fer du Central-Pacifique.....	3, 340
Par le chemin de fer du Nord-Pacifique	3, 237
Par le Canal du Nicaragua.....	2, 519

En un mot, toute la route par eau jusqu'au Pacifique, par le Nicaragua, est plus courte que celle d'aucune voie ferrée à travers le continent, ayant 821 milles de moins que la route ordinaire entre New-York et le Pacifique par les chemins de fer de l'Union et du Central Pacifique.

L'histoire du projet du Canal du Nicaragua, depuis six ans, a été succinctement donnée par l'Hon. JOHN SHERMAN, alors sénateur des États-Unis pour l'État du Ohio, et aujourd'hui Secrétaire d'État, dans un article publié dans le "Forum" du mois de Mars, 1891. Il disait:

D'un traité conclu le 1^{er} Décembre 1884, entre les États-Unis et la République de Nicaragua, une clause fut introduite relative à la construction, par les États-Unis, d'un canal interocéanique de l'Atlantique au Pacifique à travers le territoire de cette République. Le 10 décembre 1884, ce traité fut envoyé au Sénat accompagné d'un message du Président ARTHUR qui, dans un langage énergique et ferme, en recommandait la ratification, mais rien de formel ne fut fait avant l'inauguration du Président CLEVELAND, le 4 mars 1885.

Quelques jours après, M. CLEVELAND retira formellement du Sénat le traité soumis à sa considération; et, dans son message annuel au Congrès, en décembre de la même année, il donnait comme raison de cet acte, que le traité contenait "des propositions qui embrassaient des privilèges de propriété ou des droits souverains hors de notre territoire, unis à des engagements absolus et illimités

de défendre l'intégrité territoriale de l'État où ces intérêts existaient." Il disait plus loin :

"Soutenant comme je le fais, les principes des précédents établis depuis Washington qui recommandait d'éviter toute alliance embarrassante avec des puissances étrangères, je ne suis pas en faveur d'une politique d'acquisition de territoires nouveaux et éloignés, ou d'incorporer des intérêts lointains avec les nôtres."

Subséquentement, le 25 avril 1887, la République du Nicaragua, très intéressée dans cette entreprise, accorda à une société particulière composée de citoyens des États-Unis, une concession lui donnant le droit de construire un canal interocéanique. Une concession semblable lui fut accordée par la République de Costa Rica située sur la frontière, au sud de la rivière San Juan et du Lac Nicaragua. Ayant obtenu ces concessions, la société fut incorporée par un acte du Congrès approuvé le 29 février 1889, sous le nom de "Compagnie du Canal Maritime du Nicaragua."

Il paraît que, d'après les termes de ces concessions, la Compagnie du Canal Maritime était revêtu du droit évident et incontestable de construire le Canal, de vendre ses actions et ses obligations pour obtenir les fonds nécessaires, de faire appel aux puissances étrangères et, particulièrement, aux États-Unis. La Compagnie Américaine ainsi autorisée et organisée, a ajouté aux examens et aux études antérieurs faits par des officiers de l'armée et de la marine des États-Unis, d'autres études supplémentaires, d'arpentage, de mesurage, de sondages et de devis de dépenses, de sorte que la nature exacte des travaux à exécuter et les difficultés à surmonter sont connues. Ce travail a été révisé par une commission consultative d'ingénieurs; et, avant que le Gouvernement ne donne son appui, il le sera de nouveau, par des officiers de l'armée et de la marine des États-Unis, dont l'habileté et le jugement inspirent une confiance pleine et entière.

Les évaluations corrigées mettent les dépenses des travaux à \$73,176,308, auxquels il faut ajouter pour les éventualités, \$14,633,262, plus l'intérêt engagé pendant le cours des travaux; le tout donnant un total d'environ \$100,000,000. La Compagnie Maritime a actuellement commencé la construction, et les progrès qui ont été faits sont satisfaisants de sorte que l'on connaît parfaitement le montant des dépenses, la location et les problèmes que les ingénieurs auront à résoudre. Il est évident que les difficultés physiques à surmonter ne sont pas plus grandes que celles de beaucoup de travaux d'utilité publique entrepris dans notre pays, car la partie la plus élevée de cette voie fluviale n'est que de 110 pieds au-dessus des deux océans—une hauteur moins grande que la base des collines qui entourent Washington.

Les travaux proposés comprennent un système d'écluses semblables à celles construites par les États-Unis aux chutes du Sault Ste. Marie et à celles mises autour des chutes du Niagara par le Canada.

Une seule digue traversant la rivière San Juan, mesurant 1,250 pieds de long et d'une hauteur moyenne de soixante pieds entre deux collines escarpées, assurera des eaux navigables d'une profondeur et d'une largeur suffisantes pour le commerce du monde, sur une longueur de 120 milles.

Les approches de ce niveau, quoique coûteuses, ne diffèrent pas des travaux de même nature, et elles seront particulièrement protégées contre les inondations

et les ouragans. De la distance de 169.4 milles d'un océan à l'autre, 142.6 milles seront navigués sur les eaux calmes du lac, de la rivière et des bassins, et seulement vingt-six milles et huit-dixièmes par le Canal. L'altitude la plus élevée de la chaîne des montagnes qui séparent les eaux du Lac de Nicaragua de celles du Pacifique, n'excède sur aucun point, quarante-deux pieds au-dessus du Lac.

La difficulté principale à vaincre sera peut-être la construction des ports du canal sur le Pacifique et sur l'Atlantique; mais, comme celui de Greytown, sur la côte de ce dernier, considéré le plus formidable, est déjà en partie construit, les vaisseaux callant quatorze pieds d'eau, peuvent maintenant y entrer sans danger et débarquer leurs cargaisons sur les quais de la Compagnie.

Les obstacles ne sont pas à comparer à ceux du Canal de Panama ou à ceux qui ont été facilement surmontés pour la construction du Canal de Suez; car tous les travaux d'un océan à l'autre n'ont rien à craindre des sables mouvants ni des inondations désastreuses. Le Lac de Nicaragua, lui-même, est un des traits physiques les plus remarquables du monde.

Il remplit une cavité qui se trouve au milieu d'une chaîne de montagnes brisée, dont la hauteur, à cet endroit, est réduite presque au niveau de la mer, et fournit non-seulement les moyens d'une navigation à une petite altitude, mais des avantages énormes comme port abrité et sûr.

Quant aux avantages qui résulteraient de la construction du canal, M. SHERMAN observe:

Le premier avantage qui devrait en résulter sera de profiter au monde entier civilisé. La création d'une voie fluviale entre l'Atlantique et le Pacifique réalisera le rêve et l'espérance de Colomb qui, ayant mal calculé la circonférence de la terre, entreprit son voyage pour les Indes et trouva le chemin fermé par le nouveau continent qu'il avait découvert. Depuis cette époque, il y a près de quatre siècles, des explorateurs eurent le même espoir de trouver une route ouverte à travers l'Isthme ou, n'y réussissant pas, de la construire. Les navigateurs, les aventuriers, les rois et les puissances étrangères ont partagé cet espoir, et un grand nombre d'entreprises hasardeuses ont été faites pour atteindre ce but si désiré.

Le Gouvernement des États-Unis, dans ces derniers temps, surtout depuis l'accroissement de la population de la Californie, a ressenti le plus vif intérêt pour achever cette entreprise; il a cherché par des négociations et des traités à protéger la région du canal contre une occupation hostile; il a participé aux divers plans pour ouvrir un passage à travers l'Isthme, et il a fait faire une étude élaborée et soigneuse par des ingénieurs civils et militaires, en vue de choisir la meilleure route.

D'autres nations s'y sont également intéressées mais pas si activement, ni si efficacement, à préparer le chemin et à choisir la localité. Le succès du Canal de Suez engagea M. DE LESSIPS, qui était à la tête de cette entreprise, à compléter la navigation autour du monde par une voie fluviale à Panama. Le projet était de creuser un canal d'une mer à l'autre en partie au niveau de la mer et en partie au-dessous. Les travaux jusqu'à présent n'ont pas réussi,

et l'on croit le plan impraticable. La route du Nicaragua bien que rallongée par les retards causés par les écluses, est maintenant reconnue comme la plus pratique, beaucoup moins onéreuse, plus utile que celle de Panama et qui atteindra le même but.

Le second grand avantage qu'on obtiendra par la construction de ce Canal, sera l'extension qu'il donnera à notre ligne de côtes des États de l'Ouest et des pays voisins. Les navires qui se rendent de New-York à San Francisco, sont aujourd'hui obligés à passer par le Cap Horn, une distance de 19,000 milles. Les avantages qui résulteront de cette extension peuvent à peine être calculés.

Les quantités énormes de blé, de bois et d'autres produits de la côte du Pacifique peuvent être transportées aux États de l'Atlantique par seulement 3,000 milles de chemin de fer ou par la longue route de l'Amérique du Sud, de sorte que toute la valeur de ces produits est souvent absorbée par des frais du voyage. On croit que notre commerce de cabotage augmentera considérablement par le Canal de Nicaragua, et qu'il procurera du fret aux navires qui restent inoccupés dans les ports du nord durant certaines saisons de l'année.

Les États-Unis obtiendront un autre bénéfice par la construction de ce Canal, et qui consistera à donner à notre population une communauté d'intérêts avec les côtes occidentales du Mexique et de l'Amérique du Sud qui sont, pour ainsi dire, presque fermés à notre commerce. Le commerce de ces côtes étant obligé de passer par le Cap Horn, peut, de ce point, atteindre plus facilement les marchés d'Europe que ceux de notre pays; tandis que si le Canal est construit, il y aura une route sûre et bien protégée entre les ports occidentaux du Continent Américain et nos principaux centres commerciaux.

Le Canal, pour la première fois, rendra possible l'application de la Doctrine Monroe qui, jusqu'à présent, n'est qu'un simple dogme de la politique américaine. Cette communauté d'intérêts sera grandement raffermie par cette entreprise. Les Républiques de l'Amérique Latine sont modelées d'après la nôtre; il ne peut donc pas y avoir un conflit d'intérêts entre elles et nous. Bien des années se passeront avant que ces pays s'appliquent à l'industrie; mais ils continueront à s'adonner principalement à l'agriculture et à développer leurs mines. Par conséquent, ils échangeront leur or, leur argent, leur sucre, leur café, leurs fruits tropicaux, leur guano et toute les autres sources de richesse pour les produits du sol et des manufactures des États-Unis.

Depuis la publication de l'article de M. SHERMAN, l'entreprise du canal de Nicaragua a passé par des phases diverses et a été le sujet d'une controverse dans le Congrès et dans la presse. Les travaux de construction furent actuellement commencés sur la ligne du Canal en 1889, et continuèrent jusqu'à l'été de 1893, époque à laquelle ils furent suspendus faute de fonds. Pendant la troisième session du cinquante-troisième Congrès (1895), on inséra les clauses suivantes dans la loi du Budget pour diverses allocations civiles (*Sundry Civil Appropriation Bill*) afin de

subvenir aux frais d'un nouvel examen du canal sous les auspices du Gouvernement des États-Unis :

En vue de s'assurer de la possibilité d'exécution, de la durée, des dépenses de la construction et de l'achèvement du Canal de Nicaragua par la route projetée, et pour laquelle des dispositions ont été prises dans un Acte passé par le Sénat, le 28 janvier 1895, intitulé : "Un Acte amendant l'Acte intitulé : 'Un Acte incorporant la Compagnie du Canal Maritime de Nicaragua,' approuvé le 20 février 1889, §20,000 qui seront dépensés conformément aux instructions du Secrétaire d'État."

En outre, une Commission composée de trois ingénieurs est, par ces présentes, formée pour faire les études et les examens nécessaires aux vérifications ci-dessus mentionnées; ladite Commission sera choisie et nommée par le Président des États-Unis, un appartenant au corps du génie de l'armée des États-Unis, un ingénieur de la marine et un ingénieur civil; les appointements des membres de ladite Commission seront fixés par le Président, mais n'excéderont pas \$5,000 chacun, y compris la solde que les ingénieurs ainsi choisis reçoivent pendant la durée de leur emploi par le Gouvernement.

Et ladite Commission, conformément aux arrangements et règlements prescrits par le Secrétaire d'État, avec l'approbation du Président des États-Unis, visitera et inspectera, en personne, la route dudit Canal; examinera et étudiera les plans, profils, sections, primes et devis de ses différentes parties sur lesquels elle fera un rapport au Président; et dans le cas où elle trouverait qu'une déviation de la ligne principale de la route proposée est désirable, elle en fera la déclaration qui sera insérée dans son rapport, ainsi que ses conclusions y relatives. Et ladite Commission présentera son rapport le 1^{er} novembre 1895, ou plus tôt.

Conformément à ces dispositions, le Président CLEVELAND nomma comme membres de cette Commission, le Lieutenant-Colonel WILLIAM LUDLOW de l'armée des États-Unis, M. M. T. ENDICOTT ingénieur civil de la marine des États-Unis, et M. ALFRED NOBLE, de l'Illinois, choisi dans le civil. Le rapport fut soumis au Congrès le 7 février 1896, et imprimé sous le titre "Document No. 279. Cinquante-quatrième Congrès, première session."

Il se bornait aux parties techniques des travaux et recommandait de faire d'autres explorations et d'autres études avant de déterminer un projet final. Quelques-unes des conclusions de la Commission furent vigoureusement combattues: et le Congrès, lors de sa récente session, fit insérer une clause dans la loi pour suppléer au déficit général (*general deficiency bill*) qui allouait \$150,000 pour poursuivre les études et les examens autorisés par l'Acte approuvé le 2 mars 1895, intitulé "Un Acte faisant diverses allo-

cations pour différentes dépenses civiles et autres du Gouvernement pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1896." afin de s'assurer de la possibilité d'exécution et des dépenses de la construction du Canal de Nicaragua, dans le but de tracer des plans complets de tous les travaux de construction dudit canal * * * * et à cet fin, le Président des États Unis est autorisé à nommer, avec l'avis et le consentement du Sénat une commission qui consistera en un ingénieur appartenant au corps du génie de l'armée des États-Unis, un officier de la marine en activité de service ou à la retraite et un ingénieur choisi dans le civil; ladite Commission sera investie de tous les pouvoirs et chargée de tous les devoirs que ledit acte lui confère."

Conformément à cette disposition, le 9 juin 1897, le Président MCKINLEY nomina le Contre-Admiral JOHN G. WALKER, de la Marine des États-Unis, en retraite; le Capitaine OBERLIN M. CARTER, du Corps du Génie de l'Armée des États-Unis, et M. LEWIS M. HAUPT, de la Pennsylvanie, ingénieur civil.

Leur rapport sans doute, déterminera, définitivement la route du canal et les frais des travaux. Quel aide sera donné à cette entreprise par le Gouvernement des États-Unis, si toutefois il en donne, est une question que le Congrès naturellement doit décider finalement. Mais il semble évident, d'après les considérations que j'ai essayé d'énoncer, qu'un Canal à travers d'Isthme par la route la plus praticable, est d'abord la plus grande nécessité internationale de notre époque; et ensuite, que sa construction devrait avoir la sympathie et la coopération de toutes les Républiques Américaines, comme offrant un moyen de développement de progrès intercontinental sur l'étendue de la ligne tracée par les possibilités commerciales et politiques d'une union plus étroite entre elles.

Les paroles bien que prononcées, il y a plus de soixante-dix ans, par John Quincy Adams, paraissent être à propos aujourd'hui, pour affirmer que, pour les États-Unis, il est non-seulement possible, mais convenable et temps de déclarer et de maintenir comme sa politique nationale et son but fixe, que la direction du reste des deux Continents américains doit, à l'avenir, être laissée entre des mains américaines.

La construction d'un canal à travers l'Isthme de Panama sous des auspices purement américains cristalliserait cette politique

qui deviendrait un fait. L'utilité spéciale de l'entreprise du Nicaragua dans ce but, est exprimée brièvement par le Général GRANT dans un article de la North American Review, publié en février 1881 : "D'accord avec la politique antérieure et récente du Gouvernement" disait-il, "en obéissant à la volonté du peuple américain si souvent exprimée, avec le respect dû à notre dignité et à notre puissance nationales: en veillant soigneusement à la sauvegarde et à la prospérité de nos intérêts et de nos industries sur ce continent et avec la détermination de nous protéger même contre la première approche de puissances rivales amies ou hostiles, sur ces rives, je recommande *au peuple américain, un canal américain sur le sol américain*, et je me félicite du fait que les explorations les plus soigneuses ont démontré que la route actuelle qui se présente au monde dans cette attitude, est celle qui se recommande comme une œuvre judicieuse, économique et prospère."

Joseph P. Smith

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

Le "Moniteur Officiel du Commerce" (publication française) du 6 mai, 1897, publie les données suivantes relatives au commerce extérieur de la République Argentine :

Les importations en 1896 ont été évaluées à 118,121,347 piastres (\$113,987,011) soit une augmentation de quelques 17,000,000 piastres en plus au-dessus de l'année précédente.

L'augmentation a été due en partie au fer et ses produits manufacturés qui ont été importés à une valeur de 4,868,000 de piastres (\$4,517,620); pour les bois et articles en bois la valeur a été de 3,033,000 piastres (\$2,926,854); et pour les produits chimiques et pharmaceutiques de 2,350,000 piastres (\$2,267,750). Les importations d'après les pays ont été en chiffres gros :

Pays.	Valeur.	
	<i>Piastres.</i>	<i>Dollars.</i>
Allemagne.....	63,000,000	13,413,500
Angleterre.....	44,700,000	43,135,500
France.....	12,000,000	11,580,000
Italie.....	11,300,000	10,061,350
États-Unis.....	11,210,000	10,827,050

La Belgique, le Brésil et autres nations se placent après. Il y a eu une augmentation dans les importations anglaises d'à peu près 4,500,000 piastres; dans les importations françaises une de près de 3,000,000 piastres; dans les importations allemandes de quelques 2,800,000 piastres et dans les importations italiennes d'à peu près 1,000,000 piastres.

La valeur totale des exportations en 1896 s'est élevée à 117,849,855 piastres (\$113,730,110) une diminution de plus de 3,000,000 piastres en comparaison avec les chiffres pour 1895.

Cette diminution a été le plus remarquée dans la valeur du bétail. Les produits agricoles montrent une augmentation de 1,700,000 piastres, principalement le maïs. Il y a eu une grande diminution dans la valeur du blé exporté, plus de 6,000,000 piastres.

Quant à la destination des exportations, la France en a reçu pour une valeur de 23,600,000 piastres (\$22,774,000); l'Angleterre pour 14,300,000 piastres (\$13,199,500); l'Allemagne pour 13,300,000 piastres (\$12,834,500); la Belgique pour 12,000,000 piastres (\$11,580,000); le Brésil pour 9,800,000 piastres (\$9,457,000); les États-Unis, l'Italie et l'Uruguay se suivent en ordre.

On verra de cette revue générale que les pays qui envoient à la République Argentine plus qu'ils n'en achètent sont l'Angleterre, l'Italie et les États-Unis. De l'autre côté la France, la Belgique et le Brésil importent beaucoup plus qu'ils n'exportent. La balance du commerce avec l'Allemagne est presque égale.

BOLIVIE.

Señor DON LUIS PAZ, accrédité aux États-Unis en qualité d'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la part de la République de Bolivie, a été bien accueilli dans les propres formes par le Président MCKINLEY.

Señor PAZ était antérieurement dans le voisinage du Président BAPTISTA et il a été pendant bien des années éminent dans les affaires de son pays.

BRÉSIL.

LA CULTURE DU CAFÉ AU BRÉSIL.

Les extraits suivants, publiés par la Revue Coloniale du 8 juillet sur la culture du café au Brésil, sont tirés d'un rapport adressé à M. le ministre des affaires étrangères par M. VIENER à son retour d'un voyage dans l'Amérique du Sud.

La région de grande culture du café se trouve surtout entre le

18° et le 25° degré de latitude sud, mais elle s'étend beaucoup plus au nord et on pratique cette culture sur un immense territoire comprenant 25° de latitude et 24° de longitude.

Le Brésil n'exportait, au commencement de ce siècle, qu'une très minime quantité de café; mais actuellement, c'est lui qui peut être considéré comme le principal pays producteur.

Exportation, en sacs de café (de 60 kilos), du Brésil pour Rio et Santos seulement:

1800.....	13	1840.....	1,037,981
1817.....	66,025	1870.....	3,708,122
1820.....	97,498	1895.....	6,508,708
1830.....	484,222		

En 1895 la récolte était évaluée à 7.000.000 de sacs; la récolte en 1896 a encore été plus grande.

Le caféier n'est pas originaire du Brésil, mais il y est aujourd'hui complètement acclimaté. On rencontre, il est vrai, dans les forêts de Botucato (État de Saint-Paul) un caféier soi-disant sauvage (*café amarello*); mais il s'agit sans doute de plants provenant de graines emportées par les oiseaux ou les singes. La variété cultivée s'appelle dans le pays *café vermelho*, dont la hauteur varie de 2 à 5 mètres et dont le tronc a une circonférence de 40 à 70 centimètres.

Les procédés de culture varient avec les régions considérées. Ainsi dans la province de Ceara, d'après un document de M. Job, cité par M. VIENER, le caféier est toujours semé en pépinières. Les pieds sont transplantés à l'âge de deux ans, de préférence de janvier à avril, et on les dispose à une distance de 10 palmos (le palmos = 0.22 m.) sur 12. Ils commencent à produire à quatre ou cinq ans. L'époque de la cueillette n'est pas toujours la même; d'ailleurs elle a une durée assez longue qui varie un peu avec l'intensité de la saison pluvieuse; elle commence habituellement en mai ou juin pour se terminer en août.

Les fruits sont disposés sur une aire pavée (à ciel ouvert) qu'on désigne dans le pays sous le nom de *fachina* et le séchage dure de 30 à 35 jours. On emploie encore dans le pays de Ceara le vieux système de décortication par voie de broyage, à l'aide de meules verticales (*rodeiros*) tournant dans une auge de pierre. Ce procédé laisse d'ailleurs beaucoup à désirer, car beaucoup de graines sont brisées par le poids des meules. Le nettoyage et le brunissage se font habituellement à la main.

Dans les États de Sao Paulo et de Minas Geraes la culture du café occupe de vastes surfaces et le traitement du café après la récolte se fait dans des conditions beaucoup plus parfaites qu'à Ceara et sur les machines les plus perfectionnées.

La plus grande fazenda (plantation) du Brésil et peut-être du monde entier est la fazenda DUMONT (État de Minas Geraes) fondée par un français dont elle porte encore le nom. La surface totale de cette propriété est de 30.000 hectares, dont 6,150 hectares plantés de caféiers. Le nombre des plants était de 4,718,800 en 1896.

La culture est surtout assurée par des émigrants italiens qui sont employés au nombre de 8,000; chaque année l'étendue de cette plantation s'accroît et en même temps la production devient de plus en plus grande.

La récolte de 1895 pour la fazenda DUMONT seulement a été de 4,100,000 kilogrammes, et celle de 1896 s'est élevée à 4,500,000 kilogrammes. Cette plantation a été vendue il y a trois ans à une société brésilienne pour la somme considérable de 12 millions de francs.

HONDURAS ANGLAIS.

CHEMIN DE FER PROJETÉ.

[Du Rapport Consulaire des États-Unis du mois de juillet 1897.]

J'ai à rapporter que les ingénieurs, envoyés par le Colonial Office de Londres pour surveiller et rapporter au sujet de la praticabilité du proposé chemin de fer de Bêlize à la frontière ouest de la colonie, ont complété leurs rapports et on peut avoir des copies avec mappe, pour \$3 franco de poste.

La longueur totale de la ligne projetée est de 72 milles et le coût, embarcadère inclusive est estimé à £734,663 (\$3,575,237,48). Cette appréciation, cependant, est pour une voie construite de la façon la plus solidement finie.

Sans doute on pourrait équiper et construire une voie avec des rails américains et du matériel roulant pour autant de dollars que l'on a estimé des livres et on pourrait encore en tirer un joli profit. Il n'y a pas de grandes difficultés pour l'ingénieur, et en changeant un peu la route projetée, on peut éviter les ponts sans danger d'inondations. À cause de l'énorme coût, comme il est estimé dans le rapport, le Gouvernement a décidé que la route ne paierait pas des intérêts sur le placement, à moins qu'elle ne fût continuée dans le Guatemala, des négociations par moyen du Foreign Office ont été entamées afin de savoir les intentions du Gouvernement de Guatemala à ce sujet.

Le Gouvernement colonial est préparé à considérer les offres des compagnies dignes de confiance pour la construction d'un chemin de fer à la frontière ouest et à faire des concessions de terrain avec un don gratuit d'argent pour aider l'entreprise.

Ceci serait un bon champ d'opération pour le capital américain et ferait faire des progrès au commerce avec les États-Unis.

Je ne doute pas que l'on puisse obtenir une concession du Guatémala et du Mexique si la compagnie voulait étendre le chemin de fer à ces pays. Je trouverais ceci très désirable car on rapporte qu'il y a des grandes quantités de bois de campèche et d'acajou, duquel on pourrait profiter à l'ouverture d'un chemin de fer dans l'intérieur de ces régions. On dit aussi que c'est un bon pays pour l'agriculture et l'élevage du bétail avec un climat tempéré.

ALBERT E. MORLAN,

BÉLIZE, le 25 mai 1897.

Consul.

COLOMBIE.

DROIT DE 10 POUR CENT SUR LES COLIS POSTAUX.

Par un décret en date du 4 novembre 1896, le gouvernement du département de Panama avait imposé une taxe de 10 pour cent *ad valorem* sur les colis postaux venant de l'étranger et fixé le mode de perception de cette taxe. Les agents du fisc avaient reçu comme instruction d'ouvrir tous les colis postaux.

À la suite de réclamations qui lui ont été présentées à ce sujet le gouvernement colombien a modifié les instructions primitives de la manière suivante :

La valeur du colis postal sera établie de plein droit par la facture et le connaissement qui l'accompagneront, et la vérification de l'exactitude des déclarations ne sera, en fait, effectuée que lorsqu'il aura quelques soupçons ou motifs pour y procéder.

En outre, le droit d'importation appliqué aux colis postaux sera perçu, à l'avenir, au bureau de réception, au lieu de l'être dans les bureaux du Département des Finances.

COSTA RICA.

Le Congrès National de cette république a promulgué un décret en date du 20 mai dernier, interdisant à partir de cette date, l'immigration de Chinois, mais cette interdiction ne s'appliquera

pas aux individus de cette nationalité déjà établis, d'une manière permanente, à Costa Rica. Ces derniers peuvent quitter le pays et y retourner à volonté.

Par ce même décret, le Pouvoir Exécutif est autorisé à empêcher l'immigration dans la république de toute autre race que le gouvernement puisse considérer nuisible au progrès et bien-être de la nation.

Le Pouvoir Exécutif dictera les réglemens nécessaires pour l'application de ladite loi.

Le Pouvoir Exécutif a donné son approbation à la constitution d'une association intitulée "The Sarapiquí Estates Company, Limited," qui a pour objet le développement d'une grande étendue de terrain convenable à la culture du café, du cacao, et toute autre espèce de produits tropicaux.

Cette compagnie fut fondée à Londres, Angleterre, le 28 août 1896.

HONDURAS.

CONCESSIONS ACCORDÉES—MODIFICATIONS DE LA LOI DOUANIÈRE.

Dans une communication récente, au Département d'État, Mr. W. W. LITTLE, consul des États-Unis à Tegucigalpa, dit :

Une concession a été accordée par le Gouvernement à un groupe de capitalistes de New York (The Honduras Syndicate of New York), ayant pour objet la terminaison du chemin de fer interocéanique de Puerto Cortez à Amapala. Le syndicat qui s'oblige à arranger la dette extérieure, a le droit d'établir une banque nationale, et d'encaisser, pendant une période de quelques années, les droits de douane. Le syndicat doit fournir, sous peu de temps, certaines garanties.

Une concession est accordée à des capitalistes de Washington pour la construction d'un chemin de fer électrique, du système Fryer, de Puerto Cortez à Truxillo. Cette concession est accordée à la "American Honduras Company" de Washington, qui doit faire certains dépôts pour servir de garanties.

L'acte autorisant quelques modifications à la loi douanière, et l'acte rendant libres la culture et la vente du tabac, ont été approuvés par le Congrès ; la culture et la vente du tabac étaient auparavant un monopole du Gouvernement.

Une concession a été aussi accordée à des capitalistes américains pour la construction d'une route carrossable, et d'une route de train express de Puerto Cortez à Tegucigalpa, et de là à Amapala.

ABOLITION DU MONOPOLE DU TABAC.

Décret No. 114.

LE CONGRÈS NATIONAL DÉCRÈTE :

ARTICLE 1. Le monopole du tabac dans cet État est aboli; en conséquence il est permis, sans aucune restriction, de planter, cultiver, récolter les profits, préparer et exporter ladite plante.

ART. 2. De la date de la mise en vigueur de cette loi le Pouvoir Exécutif est autorisé à vendre à un prix raisonnable le stock de tabac.

ART. 3. Cette loi sera en vigueur, quant à la plantation et à l'exportation du tabac, à partir du premier août, 1897, et quant à l'abolition du monopole, à partir du premier décembre de l'année courante.

Fait à Tégucigalpa, Salle des Séances, le 3 avril 1897.

(Signé:)

JOSÉ MARIA REINA,
Président, etc.

MODIFICATIONS DU TARIF.

Décret No. 119.

LE CONGRÈS NATIONAL DÉCRÈTE :

ARTICLE 1. Sera établie pour l'évaluation des marchandises qui peuvent être importées dans l'État, une douzième classe, avec évaluation de deux pesos par livre, poids brut.

ART. 2. Dans les évaluations établies, les modifications suivantes sont arrêtées :

1. Le vin et la bière de toutes qualités, mis en bouteilles, sont rayés de la deuxième classe et transférés à la troisième.

2. Le vin et la bière de toutes classes en fûts, dames-jeanne, ou toute autre espèce de vase, sauf en bouteilles, sont rayés de la deuxième classe et transférés à la quatrième.

3. Les liqueurs fortes ou sucrées, telles que l'alcool, l'eau-de-vie, le whiskey, l'absinthe, le rhum, le genièvre, la mistela, la chartreuse, les amers, etc., et le champagne, en bouteilles et qui ne dépassera pas 22 degrés Carthier, sont rayés de la quatrième classe et transférés à la sixième. Le champagne au-dessus du degré mentionné sera évalué en proportion.

4. Les liqueurs fortes ou sucrées, telles que l'alcool, l'eau-de-vie, le whiskey, l'absinthe, le rhum, le genièvre, etc., mises en fûts, dames-jeanne ou autres vases, sauf bouteilles, et qui ne dépassent pas 22 degrés Carthier, sont rayées de la quatrième classe et transférées à la huitième. Celles qui dépassent ce degré seront évaluées en proportion.

5. Les pantalons, gilets, jaquettes, habits—redingotes, vestes, vestons—paletots et tous autres pareils vêtements d'hommes, en laine ou en toile, sont rayés de la huitième classe et transférés à la neuvième.

Bull. No. 3—12

6. Les selles, licous, fourreaux de fusils, fourreaux de pistolets, brides, sangles, martingales, croupières, et autres articles, sont rayés de la neuvième classe et transférés à la huitième.

7. Les boules en ivoire, pour le jeu de billard, importées sans la table, la bijouterie, les ornements, les pierres précieuses, et les bijoux, les articles d'or ou d'argent et tous ceux qui contiennent une certaine quantité de ces métaux, les montres d'un métal quelconque, les coffres vides à montres ou à bijoux, en peluche, satin, ou cuir, la soie écruë, ou mélangée, manufacturée sous n'importe quelle forme, dont la matière principale est la soie, sont rayés de la onzième classe et transférés à la douzième.

8. Les cigarettes de toutes sortes, y compris aussi les cigares, sont rayés de la dixième classe et transférés à la neuvième.

ARTICLE 3. L'importation d'eau-de-vie telle que celle fabriquée dans le pays, le rhum, le whiskey, l'eau-de-vie, le genièvre et l'anisette ordinaires, est défendue, le Gouvernement seul ayant le droit de les importer et de les vendre.

ARTICLE 4. Toute marchandise importée paiera un droit de 100 pour cent additionnel à l'évaluation et aux droits de magasinage établis.

ART. 5. Cette loi sera en vigueur à partir du premier août 1897, mais la provision énoncée dans l'article 4 ne sera en vigueur à partir de cette date que dans le cas où le "Honduras Syndicate" n'aurait pas déposé, le 25 mai, les garanties stipulées dans son contrat relativement à l'arrangement de la dette publique, l'établissement de la banque nationale et la construction du chemin de fer. Dans le cas où les garanties auraient été fournies ledit article 4 n'aura d'effet qu'à partir du 1er octobre prochain dans le cas cependant où le stipulé dans le même contrat n'aurait pas été mis en exécution.

(Signé:) JOSÉ MARIA REINA,
President, etc.

Le 3 avril 1897.

NOTE.—L'original de la loi douanière, avec ses onze classes, auxquelles on fait référence dans ce décret, est publié dans le Guide de Honduras édité par le Bureau des Républiques Américaines; les classes se trouvent à la fin. Depuis la publication de la loi originale, les droits ont été augmentés, premièrement de 20 pour cent sur le montant original, et ensuite de 30 pour cent sur ce total. A la place de ces deux différents droits additionnels, la nouvelle loi stipule que toute marchandise importée sera soumise à une taxe additionnelle de 100 pour cent sur les droits primitifs et les dépenses de magasinage. La taxe de magasinage est de centavos par grosse de livres.

SANTO DOMINGO.

NOUVELLE LOI MONÉTAIRE.

[Du Rapport Consulaire des États-Unis pour le mois de juillet 1897.]

Ci-joint une copie et traduction de la Nouvelle Loi Monétaire du Gouvernement Dominicain, adoptée le 5 du courant.

ARCHIBALD H. GRIMKE,

Consul.

SANTO DOMINGO, le 13 mai 1897.

DÉCRET.

1. Le monnayage de la monnaie d'argent alliée, de la marque de la République sera limité à la somme de \$1,500,000, maximum.

2. Comme le but du Pouvoir Exécutif est que la somme d'argent en circulation soit toujours inférieure à celle qui est nécessaire et qu'une portion de monnaie en or est indispensable au commerce, on a décidé de monnayer seulement \$600,000; le reste sera monnayé en cas de besoin absolu pour le paiement fractionnaire et les affaires de la République, la quantité indispensable sera monnayée graduellement et ne devra dépasser d'aucune manière la somme fixée de \$1,500,000.

Les types de monnaie nationale seront: Un dollar, cinquante cents, vingt cents et dix cents.

3. (a) La monnaie de nickel en circulation.

(b) La monnaie dans le type de francs de la République en circulation.

(c) La monnaie de bronze en circulation.

(d) La monnaie à laquelle fait référence le présent décret.

(e) Les notes du Banco Nacional garanties par le Gouvernement—

Formeront ce qu'on nomme monnaie courante, la valeur du franc dominicain, étant fixée à 20 cents monnaie courante.

4. La monnaie d'or suivante sera évaluée au taux mentionné et sera acceptée comme paiement pour les affaires privées et par les autorités fiscales et municipales comme monnaie courante.

La pièce d'or américaine de \$20 à \$40 et en proportion ses parties fractionnaires; la livre sterling à \$9.50 et en proportion ses parties fractionnaires; l'once espagnole à \$30.50 et en proportion ses parties fractionnaires; les pièces d'or de 20 francs à \$7.50 et en proportion leur parties fractionnaires la pièce d'or allemand de 20 marks à \$9.25 et en proportion ses parties fractionnaires.

5. Nulle monnaie d'argent au monnayage étranger ne sera considérée comme monnaie courante et son importation est par ceci défendue.

Le paiement des droits fiscaux et municipaux sera fait soit en partie ou en total, avec les espèces suivantes, sans acceptation d'autres: En monnaie d'argent au monnayage de la République; en monnaie de nickel au monnayage de la République; en monnaie de bronze au monnayage de la République; en notes du Banco Nacional de Santo Domingo, garanties par le Gouvernement, et en monnaie d'or spécifiée par le présent décret.

7. Pour le paiement des droits fiscaux et municipaux (lequel devra se faire en or ou en son équivalent selon le prix officiel du change) le taux sera fixé invariablement à 100 pour cent entre la monnaie courante et l'or américain, pour ce que \$2 de monnaie courante soient équivalants à \$1 or américain. Pour les obligations et contrats en affaires personnelles, la valeur assignée à la monnaie courante en relation avec la monnaie d'or américaine est la même que celle assignée au présent dollar d'argent du monnayage mexicain en relation avec l'or américain; et il est déclaré que chaque dollar de monnaie courante est équivalent et peut remplacer le dollar de la monnaie mexicaine. La monnaie d'argent étrangère actuellement en circulation sera admise dans des transactions privées durant les six mois suivant la promulgation du présent décret; après ce délai

ladite monnaie ne sera pas monnaie légale dans la République sans égards au poids et alliage.

Les monnaies d'argent qui seraient rabaissées pour avoir été percées ou rognées et qui ne pourraient être exportées à cause du rabaissement, seront permises d'être changées pour la valeur qu'elles représentent, au bureau du vérificateur général des Finances, pour de l'argent au monnayage national.

Ce décret, à partir de la date de sa promulgation annulera toutes les lois et dispositions qui lui seront contraires et sera envoyé au Pouvoir Exécutif pour des buts constitutionnels.

VÉNÉZUÉLA.

LE NOUVEAU MINISTÈRE.

Le Gén. JOAQUIN CRESPO, Président Constitutionnel des États-Unis du Vénézuéla, par un décret en date du 28 juin. 1897 contresigné par son Secrétaire, le Gén. JOSÉ R. NUÑEZ, a nommé un nouveau conseil des ministres constitué comme il suit :

Ministre de l'Intérieur, Dr. HERIBERTO GORDON.

Ministre des Affaires Etrangères, Señor Don P. EZEQUIEL ROJAS.

Ministre des Finances, Señor Don LUIS A. CASTILLO.

Ministre de la Guerre et de la Marine, Gén. JOSÉ RAFAEL RICART.

Directeur Général des Postes, Dr. ADRIANO RIERA AGUINAGALDE.

Ministre de l'Instruction Publique, Dr. FEDERICO CHIRINOS.

Ministre des Travaux Publics, Gén. GEORGE UZLAR, jeune.

Le Gén. IBARA HERRERA, Gouverneur du District Fédéral, en vertu de ses fonctions, a droit à l'entrée au conseil des ministres du Vénézuéla.

Les modifications suivantes faites au tarif du Vénézuéla ont été promulguées officiellement :

CLASSE 1.—*En franchise.*

Sont comprises dans cette classe: Eaux minérales, autrefois de troisième classe. Minerai de fer et vieux fer, propre à l'usage des fonderies, autrefois de seconde classe. Pousses de pommes de terre, autrefois de troisième classe. Moulins à vent, autrefois de seconde classe.

CLASSE 2.—*10 centimes le kilo.*

Gaz d'acide carbonique en liquide. Coudes pour les tuyaux de fontaine. Poudre de verrerie.

CLASSE 3.—25 centimes le kilo.

Coton, autrefois prohibé; asbeste; harnais, autrefois de 2me classe; sucre à mouscouage, autrefois prohibé; gomme arabique, autrefois de 5me classe; saindoux pur, les mélanges et l'oléomargarine autrefois compris dans cette classe sont exclus; poisons employés à la préservation des peaux, autrefois de 5me classe.

CLASSE 4.—75 centimes le kilo.

Sucre blanc raffiné, autrefois prohibé; huile bitumineuse pour nettoyer les harnais; nattes de corde peintes pour la table; napthe; saindoux de porc mélangé avec d'autres graisses et l'oléomargarine, autrefois de 3me classe; petites bandes de bois pour allumettes, autrefois prohibées; fusils à vent de parloir sont transférés à la 7me classe.

CLASSE 5.—1,25 bolivars le kilo.

Rhum de toute sorte, excepté celui qui est fait de la canne à sucre, l'importation duquel est prohibé. Eau de vie, ou cognac, ou ses essences. Genièvre et ses essences jusqu'à 22 degrés Cartier; au-dessus de ce degré les droits seront calculés en proportion; autrefois de 6me class. Batting de coton ou coton satiné en couches pour ouates. Poudre à canon, autrefois de 6me classe. Tabac en tampons (el tabac hueva) et tabac en andouilles à chiquer, autrefois de 6me classe.

CLASSE 7.—5 bolivars le kilo.

Fusil à vent de parloir, autrefois de 4me classe. L'importation des allumettes est prohibée.

CLASSE 9.—20 bolivars le kilo.

L'importation des vêtements confectionnés, autrefois dans cette classe, est prohibée par l'article 3 de la nouvelle loi.

La loi du tarif faite récemment contient deux nouveaux articles comme il suit:

ART. 4. L'autorité exécutive aura le pouvoir de prohiber l'importation de toutes les pièces ou d'aucune pièce de toutes sortes de vêtements confectionnés, de chapeaux de toutes classes, casquettes, casques, et bonnets garnis, par ces Douane de la République dans la juridiction desquelles les telles industries ou le tel commerce pourront avoir acquises l'extension et le développement nécessaires pour fournir les tels articles, sans causer du détrimant aux consommateurs.

ART. 13. Les articles importés dans le pays comme des parties détachées d'un tout-ensemble dans le but d'éviter les droits, qu'ils soient dans un seul paquet ou dans des paquets séparés, paieront les droits de la classe à laquelle appartient l'article quand ses parties sont réunies.

Il y a cette différence entre l'article 4 de la vieille loi et l'article 5 de la nouvelle loi: D'après le premier, le salpêtre ne pouvait être importé que par les pharmaciens et en menues portions; d'après le second, la quantité n'est pas limitée, et il peut être importé par qui que ce soit avec la propre permission.

Entre l'article 11 de la vieille loi et l'article 12 de la nouvelle loi, il y a cette

différence : D'après le premier, le Gouverneur était autorisé à augmenter à diminuer ou à supprimer les droits sans spécifier l'article ; d'après le second, il est autorisé à augmenter, à diminuer et à supprimer les droits sur les choses nécessaires de la vie seulement quand des circonstances imprévues le rendent impératif, etc.

TRAITÉ DE L'UNION CENTRO-AMÉRICAINNE.

CONSULAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Tégucigalpa, Honduras, le 29 juin 1897.

À L'HONORABLE JOSEPH P. SMITH,

Directeur du Bureau des Républiques Américaines,

Washington, D. C.

MONSIEUR : J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une copie, avec traduction, du traité d'union entre les cinq Républiques de l'Amérique Centrale, célébré à Guatémala, le 15 juin 1897.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur.

WM. M. LITTLE,

Consul des États-Unis.

Les Gouvernements de Guatémala, de Costa Rica et de la Grande République de l'Amérique Centrale par le moyen de leurs délégués et plénipotentiaires respectifs à savoir : Messieurs (licenciés) ANTONIO BATRES JACREGGI, MARIANO CRUZ et ANTONIO GONZALEZ SARAIVA représentant le Guatémala ; M. (licencié) LEONIDAS PACHECO représentant le Costa Rica et Messieurs (docteurs) TIBURCIO C. BONILLA et MANUEL DELEGADO représentant la Grande République de l'Amérique Centrale.

Désirant que l'Union de l'Amérique Centrale puisse se réaliser aussitôt que possible et d'une manière définitive par l'extension immédiate de leurs relations politiques réciproques, les Gouvernements de l'Amérique Centrale, considérés dorénavant aux yeux des nations étrangères comme un seul Gouvernement, et les États possédant des bases harmoniques d'union, des garanties identiques et des principes homogènes de liberté et de progrès, après avoir présenté leurs pleins pouvoirs, qui ont été trouvés en bonne forme, et après les conférences et discussions dues, ont arrêté les stipulations suivantes :

ART. 1. Les Républiques de Guatémala, de Costa Rica, de Nicaragua, de Honduras et de Salvador, à partir d'aujourd'hui forment une nation libre et indépendante qui sera appelée la République de l'Amérique Centrale.

ART. 2. Les Républiques signataires qui constituent la nouvelle union politique conservent en entier leur liberté et leur indépendance, sauf dans les points considérés par ce traité et rapport auxquels elles doivent être prises comme une seule nationalité.

ART. 3. Elles conservent leur gouvernement autonome en ce qui est relatif à l'administration de leurs affaires intérieures et leur union en une seule nationalité

aura pour seul objet les relations commerciales à fin de garantir leur indépendance, leur droit et leur crédit communs.

ART. 4. Dans ce but, les Républiques qui à l'avenir seront appelées des États, s'accordent pour former un Pouvoir Exécutif National; le chef sera investi des pouvoirs de Président.

ART. 5. Les présidents des Républiques actuelles seront appelés Chefs d'État.

ART. 6. La présidence de la République de l'Amérique Centrale sera tour à tour exercée par les Chefs d'État respectifs, d'après l'ordre alphabétique des nations à savoir: Costa Rica, Guatémala, Honduras, Nicaragua, et Salvador.

ART. 7. L'exercice de la présidence sera pour un an et commencera le 15 de septembre de l'année courante, si à cette date le traité a reçu son approbation définitive, et dans le cas qu'il ne l'aurait pas reçue, l'exercice commencera de la date opportunément arrêtée par la majorité des États.

ART. 8. Le Président de la République de l'Amérique Centrale sera secondé par un Conseil composé de deux délégués, de chaque État qui auront le caractère de Ministres Responsables.

ART. 9. Le manque ou absence de quelques-uns desdits délégués n'arêtera pas leurs délibérations et leurs résolutions, en cas de majorité des présents.

ART. 10. Le Président de l'Amérique Centrale désignera un des membres du Conseil pour prendre le Secrétariat d'État afin de certifier leurs décisions et devenir leur organe de communication.

ART. 11. Les conseillers seront nommés par l'Exécutif d'État pour un an et seront rééligibles.

ART. 12. Dans toutes les résolutions qui concernent la politique étrangère de l'Amérique Centrale, le Président devra procéder d'accord avec le conseil, et conformément au vote de la majorité absolue de ceux qui seront présents. Le vote du Président devra être décisif en cas de votation égale des deux côtés.

ART. 13. Les attributs du Président de l'Amérique Centrale d'accord avec le conseil sont :

(A) Défendre l'indépendance et l'honneur de la nation et l'inviolabilité de son territoire.

(B) Entretenir par des moyens pacifiques le maintien de l'ordre public dans les États.

(C) Déterminer, quand il sera nécessaire, la manière et les moyens par lesquels chacun devra contribuer à la défense du territoire et de l'honneur national.

(D) Observer et faire observer par les États, les stipulations du traité actuel.

(E) Nommer les ministres diplomatiques, les consuls et les agents consulaires.

(F) Recevoir les ministres et autres envoyés étrangers et donner l'exequatur aux lettres patentes des consuls étrangers.

(G) Cultiver et encourager les relations étrangères.

(H) Accorder des passeports aux ministres et envoyés des autres nations et retirer les exéquatures des consuls dans les cas prévus par la loi.

(I) Déterminer le budget et la manière par laquelle les États devront contribuer aux dépenses communes.

(J) Maintenir la bonne harmonie entre États.

(K) Célébrer à l'occasion des traités de paix, d'amitié, de commerce, de

navigation, et d'extradition ou des conventions, des contrats et des stipulations qui se rapporteront aux intérêts généraux de l'Amérique Centrale; le Président étant obligé de soumettre à l'approbation de l'assemblée de chaque État les traités qui affectent ses intérêts particuliers ou ceux qui auront été célébrés sur sa demande.

(L) Obtenir la plus grande extension possible des voies de communication entre les États, et du commerce de cabotage.

(M) Obtenir au plus tôt la plus grande unité du système des monnaies, des poids et des mesures d'après le système métrique et de l'union fiscale et douanière, aussi bien que l'uniformité du plan des études (éducation).

ART. 14. Le conseil en outre est autorisé à développer dans son travail les bases qui pourront contribuer à l'unification des intérêts de l'Amérique Centrale, surtout de la branche législative.

ART. 15. La représentation diplomatique et consulaire sera désormais au nom de la République de l'Amérique Centrale.

ART. 16. Dans l'exercice de l'attribut mentionné dans l'article 13, le conseil aura égard à ce que la représentation provienne également des différents États.

ART. 17. C'est entendu que dans le cas où un État puisse avoir besoin pour son propre compte de représentation diplomatique ou consulaire on nommera au poste la personne qu'il indiquera.

ART. 18. Le devoir principal du conseil est de maintenir l'harmonie fraternelle entre les États, et si ses bons offices ne parviennent pas au but désiré, on aura recours au procédé de l'arbitrage.

ART. 19. Il est reconnu que ce traité n'a d'autre fin que celle de préparer l'organisation définitive de la contrée centro-américaine; que conséquemment aucun autre procédé ne sera reconnu, ni aucune autre interprétation de ses clauses ne sera admise que celles qui par des moyens pacifiques et des bénéfices réciproques viseront ce but.

ART. 20. L'organisation de la République de l'Amérique Centrale s'effectuera lorsque plus d'un État seront d'accord pour sa formation et le manque d'acceptation d'une ou plusieurs des clauses arrêtées ici n'empêchera pas l'État, qui les rejettera, de devenir partie de l'Union, pourvu toutefois que dans l'opinion du Conseil ce contrat ne soit pas essentiellement atteint.

ART. 21. Le natif d'un État ne sera pas considéré comme étranger dans un autre État, et sera soumis aux conditions des natifs s'il en exprime le désir à ceux qui ont charge du registre civil.

ART. 22. La capacité civile et politique d'un Centro-Américain, la condition requise dans l'article suivant étant remplie, sera réglée par la loi de l'État où il demeurera par rapport aux actes y commis.

ART. 23. En conséquence, l'option à laquelle l'article 21 fait référence leur donnera caractère de citoyens naturels avec toutes leurs obligations et garanties, et le domicile leur donnera, sans exception, tous les droits et devoirs de la localité.

ART. 24. Les documents signés par un fonctionnaire quelconque étant légalisés auront force et vigueur dans n'importe quel État conformément à ses lois; mais pour l'exercice des titres professionnels la permission respective sera néces-

saire en plus, et pour l'exercice de l'office de notaire il faudra remplir les conditions spéciales des lois de l'État.

ART. 25. Les États de l'Amérique Centrale feront cause commune dans les affaires internationales qui auront rapport à leur souveraineté ou indépendance.

ART. 26. L'aide accordée à l'occasion par un État à un autre sera au dépens de celui qui la fournit.

ART. 27. Le Président de la République de l'Amérique Centrale, d'accord avec le Conseil Exécutif déterminera la manière et la forme de l'aide, afin que l'unité d'action puisse exister.

ART. 28. La disposition du commandement supérieur des forces militaires sera subordonnée à celui de l'État où elles se trouvent, sauf quand le Président de la République assumera le commandement direct. L'aide devra être prêtée sur la place du conflit.

ART. 29. Dans ces cas tout ce qui est relatif à la paix sera déterminé par l'Exécutif National.

ART. 30. La paix entre les États de l'Amérique Centrale sera garantie par la reconnaissance du principe de non-intervention. Mais la non-intervention n'empêche pas l'aide réciproque et spontanée que les États peuvent se prêter pour le maintien de la paix quand ils en expriment le désir.

ART. 31. Par conséquent aucun État ne pourra, de sa propre volonté, intervenir de quelque manière que ce soit, dans les questions se rapportant au gouvernement intérieur d'un autre État.

ART. 32. Conformément à l'article 18, quand un des États se croira menacé ou offensé d'un autre État, il adressera au Conseil Exécutif un memorandum dans lequel seront racontés les détails du conflit pendant et données toutes les explications nécessaires, en attendant, les affaires seront maintenues dans le status quo.

ART. 33. L'autre partie ayant été entendue et l'intervention conciliante du Conseil Exécutif n'étant pas efficace, notice sera donnée aux parties, que dans un délai fixé elles devront nommer un arbitre. En cas de désaccord le même Conseil fera la nomination. Pour les résolutions qui pourront être prises dans ces cas, le Conseil sera considéré comme formé par les membres qui n'auront pas d'intérêts directs dans la question; et si le Président de la République devrait s'abstenir les membres qualifiés nommeront, par une majorité, la personne qui aura le vote définitif en cas de votation égale.

La décision arbitrale aura la force d'une sentence définitive.

ART. 34. Aucun État n'autorisera ni permettra dans son territoire, des actes hostiles envers les autres États.

ART. 35. La concentration d'émigrants politiques sera effectuée sans autre procédure que la demande du gouvernement intéressé.

ART. 36. Le droit d'asile est inviolable aussi bien dans les États que dans la République, sauf pour les cas prévus par les traités d'extradition.

ART. 37. Les responsabilités pécuniaires ou autres, que les États respectifs auront encourues ou qui seront encourues, concerneront les parties obligées.

ART. 38. Afin que dans les constitutions le même esprit politique qui doit faciliter leur mission définitive puisse prévaloir, les bases suivantes de droit constitutionnel public sont établies.

- (A) Séparation de l'Église et de l'État et le respect absolu des croyances.
- (B) Liberté de la presse sans censure préalable. Les délits et offenses de presse sont soumis à la connaissance et à l'action des tribunaux.
- (C) Liberté de léguer par testament ou dernière volonté, sujette aux seules restrictions que détermineront les lois à l'égard des héritages ou legs en faveur des institutions religieuses et de pensions accordées aux héritiers.
- (D) Inviolabilité de la vie humaine pour les crimes politiques.
- (E) Égalité absolue de l'état civil de l'homme et de la femme.
- (F) Caractère purement civil des actes qui établissent ou modifient la capacité civile des personnes, ce qui n'empêchera pas la célébration de cérémonies religieuses quelconques.
- (G) Abolition de toute substitution ou institution de mainmorte sauf celles qui auront pour objet la bienfaisance de l'instruction publique.
- (H) Garantie de l'habeas corpus.
- (I) Inviolabilité de la propriété, sauf en cas d'expropriation pour l'utilité et besoin publics, légalement confirmée et avec indemnité antérieure, qui en cas de guerre n'est pas obligée d'être antérieure.
- (J) Indépendance absolue des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire.
- (K) Inviolabilité de la personne sauf en cas de crime ou défaut, l'arrestation pour investigation n'étant pas permise au-delà de cinq jours.
- (L) Des lois relatives aux personnes n'auront pas d'effet rétroactif sauf en cas de punition lorsqu'elles favorisent le criminel; mais ni la confiscation ni la torture ne sont permises.
- (M) Égalité devant la loi.
- (N) Le droit de pétition individuelle ou collective est reconnu.
- (O) Le droit de se réunir paisiblement et sans armes et pour les fins légales est reconnu.
- (P) Le droit de défense est inviolable.
- (Q) Chaque citoyen est libre de choisir sa résidence et d'entrer dans le pays et d'en sortir sauf en cas d'être sujet à des responsabilités.
- (R) Le domicile est inviolable et ne peut pas être perquisitionné sauf dans les cas et en conformité avec les formalités prescrites par la loi.
- (S) Dans aucun cas il ne sera permis de prendre possession et encore moins d'examiner les documents privés des habitants de la République sans l'autorisation d'un juge compétent.
- (T) L'instruction est libre sauf les restrictions exigées par la moralité, mais celle reçue dans les établissements supportés par l'État est laïque, gratuite et obligatoire.
- ART. 39. La déclaration de ces principes n'empêche pas chaque État d'établir dans sa constitution particulière, d'autres principes qui lui paraissent utiles.
- ART. 40. Les traités précédents célébrés parmi les États seront en vigueur aussi longtemps qu'ils ne seront pas opposés au pacte actuel.
- ART. 41. Cinq ans s'étant écoulés ou plus tôt, si possible, le Conseil Exécutif assemblera une assemblée nationale pour se prononcer sur la Constitution définitive de l'Amérique Centrale. Ladite période pourra être prorogée à discrétion du Conseil Exécutif.

L'assemblée nationale sera composée de dix représentants de chaque État et de cinq substitués.

ART. 42. L'écusson et le drapeau national seront ceux de l'ancienne Confédération.

Le traité présent sera soumis à l'approbation des assemblées respectives ou conventions constituantes, qui seront opportunément convoquées par chaque État en vue d'obtenir sa ratification avant le 15 du mois de septembre prochain :

Néanmoins, si à cette date quelques ratifications ou toutes manqueraient, ce fait n'annulera pas ce qui a déjà été stipulé.

Ce pacte sera tenu comme accepté sans les nécessités d'échange, du jour où tous les Gouvernements de l'Amérique Centrale auront communiqué l'approbation de leurs congrès respectifs.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés l'ont signé et y ont posé leur sceau au nombre de trois copies.

Fait à Guatémala, le 15 juin de l'an 1897.

ANTONIO BATRES.
 MARIANO CRUZ.
 ANTONIO GONZALES SARAVIA.
 LEONIDAS PACHECO.
 T. G. BONILLA.
 MANUEL DELGADO.

COMMERCE VARIÉ.

BRÉSIL.

Etablissement pour la distribution des eaux à Pará. Le gouvernement de l'État de Pará, Brésil, invite des soumissions pour l'achat de l'établissement actuel pour la distribution des eaux de la ville de Pará et pour l'extension du système. On ne recevra pas les offres plus tard que le 18 novembre prochain.

Blé d'Amérique. Quelques marchands de Rio de Janeiro ont affrétés deux navires, qui sont à présent à San Francisco, pour transporter des chargements de blés de la Californie à Rio. Ceci est la première fois qu'un tel fait s'est offert dans l'histoire, et il peut être attribué à l'insuffisance de la récolte dans la République Argentine et l'Uruguay.

HONDURAS ANGLAIS.

Demande de machines. Le conseil municipal de la ville de Bélize a pris en considération la question d'ériger un établissement d'appareils électriques pour éclairer les édifices publics et les rues de cette ville. Dans une dépêche au Département d'État, le Consul Morlan dit : "Je crois qu'il y a une chance de réussite pour un établissement américain si on fait des offres en concurrence avec les compagnies anglaises. On va construire aussi une ligne de télégraphie d'environ 200 milles, et je présume qu'on fera usage

d'une ligne de téléphones de communication avec elle. Ils ont passé un contrat pour des machines américaines destinées à la fabrication de la glace, et elles seront dans peu de temps en opération. Le propriétaire a l'intention d'exploiter une brasserie et un emmagasinage à froids de comestibles en communication avec la fabrication de la glace.

COLOMBIE.

Établissement pour la distribution des eaux à Panama. Le Vice Consul Général C. J. VIEQUAIN a écrit au Département d'État le 20 juillet que le Département de Panama a signé un contrat avec Messieurs ÉMILE LEBRUN et BÉLISAIRE MARENICH de Belgique pour effectuer la construction d'un établissement pour la distribution des eaux à Panama. Ce contrat fut signé le 29 juin dernier, et requiert que l'ouvrage soit commencé d'ici à six mois de la date de la signature du contrat, et assigne deux années et demie pour son achèvement. On devra transporter les eaux de la Rivière Juan Diz, à une distance de quinze milles, laquelle est capable de fournir à la ville une alimentation d'eau à boire pure sur laquelle on pourra faire fond. Jusqu'ici les citoyens ont été obligés de mettre leur dépendance dans des recueils d'eaux pluviales.

NICARAGUA.

Impôt sur le caoutchouc révoqué. Mr. O'HARA, Consul des États Unis, écrivant de San Juan del Norte, en date du 14 juin, donne avis au Département d'État que le Gouvernement de la Nicaragua a rescindé l'ordonnance récente qui imposait un droit d'exportation de dix cents la libra (monnaie de la Nicaragua) sur le caoutchouc embarqué de ce port.

Droit sur les bicyclettes réduit. Par un décret Exécutif rendu le 9 mars, 1897, le droit sur les bicyclettes importées dans la Nicaragua est réduit à cinq centavos la livre, poids brut (en monnaie Américaine, 2,02 cents). Jusqu'ici, le droit a été de dix centavos, avec une surcharge de 100 pour cent, faisant un montant de 20 centavos (environ neuf cents) la livre, poids brut. Le Consul O'HARA dit qu'il n'y a pas de doute que la Nicaragua offre une bonne chance de réussite pour la vente des bicyclettes; il y a trois mois, on n'eût pu voir plus de deux bicyclettes dans les rues de Managua; à présent, on les voit partout et la demande s'accroît journellement.

PÉROU.

Droits du fisc payables en livres sterling. Le Président du Pérou a signé un décret, en date du 24 juin, 1897, qui autorise les paiements des droits du fisc à être faits en livres sterling, argent monnayé, au taux d'une livre les dix soles.

URUGUAY.

Port à Coronilla. D'après un avis récent de l'Uruguay, le Congrès de ce pays a enfin autorisé l'établissement d'un port à Coronilla, selon le projet de Mr. EDWARD COOPER, de Montevideo. En vue de l'exportation extensive du bétail de l'Uruguay, ceci paraît être une mesure des plus

importantes. Une description détaillée du port de mer comme proposé, avec les plans soumis par Mr. COOPER, fut publiée dans le Bulletin Mensuel de novembre, 1894.

Importation de cordes et ficelles. En réponse à des questions nombreuses touchant l'importation dans l'Uruguay, des cordes, des ficelles, et du cordage en général, M. EDGAR SCHRAMM, consul des États-Unis, rapporte quelques faits intéressants au Département d'État, en date du 3 juillet 1897. Il énonce que, de ficelles et cordes de toutes sortes fabriquées de l'agave ou la plante d'aloès, il y a eu une importation totale d'une évaluation de \$18,930, de laquelle comme les États-Unis ont exporté \$6,396, ou environ un tiers. Les droits sur cette classe sont 31 pour cent, 5 pour cent, et 2½ pour cent sur une évaluation qui revient terme moyen à de 50 à 76 cents le kilo. Le cordage en général a atteint une évaluation de \$78,849, les États-Unis fournissant la somme de \$9,032. Les droits sur celui-ci sont 31 pour cent, 5 pour cent, et 2½ pour cent sur une évaluation sur la corde de manile de 21 cents le kilo, et sur les qualités inférieures de 15 à 19 cents le kilo. La ficelle, communément dite à la mécanique, qui est employée à l'usage des moissonneurs, est d'un bilan de droit entièrement distinct, à un taux de 32 cents le kilo. La quantité importée seulement des États-Unis en 1896 était de 467,871 kilos, évalués à \$149,718.

VÉNÉZUÉLA.

Reglements pour prévenir les collisions en mer. Le Bureau doit à l'amabilité de M. ANDRADE, ministre du Vénézuéla aux États-Unis, une copie du décret exécutif, promulgué le 26 mai 1896, réglant le mouvement des vaisseaux, nationaux ou particuliers, dans les eaux vénézuéliennes, en vue de prévenir les collisions. Les provisions de ce décret sont les mêmes que celles adoptées par la Conférence Maritime Internationale, qui a eu lieu à Washington au mois d'octobre, 1889, avec quelques modifications faites par les États-Unis d'Amérique.

HANDBOOKS OF HAWAII AND ALASKA.

The interest which recent events, commercial and political, have given to the Hawaiian Republic and the Territory of Alaska has induced the Bureau of American Republics to compile for publication, in the form of Handbooks, the latest data and information relating to those countries obtainable from official sources. These works, which are now ready for distribution, are gotten up in a neat and attractive form, and each contains an elaborate map, compiled by the United States Coast and Geodetic Survey.

The Handbook of Hawaii is a publication of 180 pages, and treats in detail, and fully, of the natural resources, industries, and commerce of those Islands. A concise and interesting historical sketch of the Islands, from the date of their discovery, by that intrepid English navigator Captain Cook, in the early days of the year 1778, to the present time, is given. The story is told of the enforced cession of the group to Great Britain in 1843, and of the restoration of Hawaiian sovereignty a few months later; it appears also that in 1849 a French naval force was landed and occupied the custom-house at Honolulu, and other Government buildings. This act of the French naval commander was disavowed by his Government and the hostile force promptly withdrawn.

The treaty of friendship, commerce, and navigation negotiated by Commodore THOMAS AP CATESBY JONES, of the United States Navy, with the Government of the Hawaiian Islands (then known as the Sandwich Islands), December 23, 1826, is given in full. This treaty antedates by ten years the first made by Great Britain. Following is given the various treaties with the United States, and an exhibit of the commercial relations with the Islands, all showing the manifest destiny of the Hawaiian Islands to become an integral part of the United States.

The Handbook of Alaska is of 130 pages, and, like that of Hawaii, contains a chart showing its geographical position; it treats of the area, population, climate, and resources of that far-off Territory. The feature of the work is, of course, that which brought it into existence—the discovery and description of the gold fields of the Klondike region. It appears that this little-known country has an area of 577,390 square miles, with a seacoast of 26,000 miles, exceeding that of the balance of the United States nearly two and one-half times. The Territory was acquired by purchase from Russia March 30, 1867, and the limits of the possession were stated in the treaty of that date. Question has, however, arisen between the Government of the United States and that of Canada as to the eastern boundary line, and the matter is now in course of amicable adjustment between the two Governments. The subject of the fur seal and other fisheries is given extended notice, and much diplomatic correspondence of the ever vexed question of the seal fisheries is introduced.

According to Professor SPURR, of the United States Geological Survey, the first discovery of gold in the Yukon district was made in 1885, and on the same authority the gold-producing belt extends in an east and west direction several hundred miles. The handbook contains the full text of the United States mining laws which apply to Alaska. Reference is made at some length to the present mail and transportation facilities, and also to the projected railway to the gold fields.

Copies of these handbooks can be obtained upon application to the Bureau. To cover the cost of printing, a charge of twenty-five cents per copy is made.

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS.

PRICE LIST OF PUBLICATIONS.

The Bureau of the American Republics was established as the official agency of the Republics of Central and South America, Mexico, and the United States for the collection and prompt distribution of commercial information, and to foster inter-trade relations in these countries. In pursuance of this purpose the Bureau has published for distribution a number of Bulletins, Handbooks, Reports, Codes of Commercial Nomenclature (three splendid volumes), and is preparing a Commercial Directory of the American Republics which will include also a good directory of the European dependencies in Central and South America and the West Indies—a volume of 1,200 pages.

In addition to the general information embraced in the Handbooks, etc., each issue of the Monthly Bulletin, a magazine of 150 pages, contains special current information of interest relating to the various countries represented by the Bureau. It has been greatly enlarged and improved during the current year.

Money may be sent by drafts, checks, express or post-office money order, payable to "THE BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS." Orders or checks should be payable to the Director of the Bureau of American Republics.

PRICE LIST OF PUBLICATIONS.

No.		Price.
3	Patent and Trademark Laws of America05
4	Money, Weights, and Measures of the American Republics.....	.05
6	Foreign Commerce of the American Republics.....	.10
7	Handbook of Brazil. (Out of print. Undergoing revision).....	
9	Handbook of Mexico. (Out of print. Undergoing revision).....	
31	Handbook of Costa Rica. (Out of print. Undergoing revision).....	
33	Handbook of Colombia.....	.25
34	Handbook of Venezuela. (Out of print. Undergoing revision).....	
42	Newspaper Directory of Latin America. (Out of print. Undergoing revision)	
44	Import Duties of the United States (1890). (See also Vol. 5, Part 3, Reprints of Publications).....	.05
51	Handbook of Nicaragua. (See also Vol. 3, Reprints of Publications).....	.25
52	Handbook of Santo Domingo. (See also Vol. 2, Reprints of Publications).....	.25
54	Handbook of Paraguay. (See also Vol. 2, Reprints of Publications).....	.25
55	Handbook of Bolivia. (See also Vol. 4, Reprints of Publications).....	.25
57	Handbook of Honduras. (See also Vol. 3, Reprints of Publications).....	.25
58	Handbook of Salvador. (See also Vol. 3, Reprints of Publications).....	.25
60	Handbook of Peru. (See also Vol. 4, Reprints of Publications).....	.25
61	Handbook of Uruguay. (See also Vol. 3, Reprints of Publications).....	.25
62	Handbook of Haiti. (See also Vol. 2, Reprints of Publications).....	.25
63	How Markets of Latin-America may be reached25
64	Handbook of Ecuador. (See also Vol. 4, Reprints of Publications).....	.25
65	Handbook of the Spanish Colonies. (In course of preparation).....	.25
66	Handbook of the British Colonies. (In course of preparation).....	.25
67	Handbook of the Argentine Republic. (See also Vol. 2, Reprints of Publica- tions).....	.25
68	Handbook of Guatemala. (Revised edition)25
70	Import Duties of Peru (1896).....	.10
71	United States Tariff Act of 189405
75	Import Duties of United States, 1897 (English).....	.10
76	Import Duties of United States, 1897 (Spanish).....	.10
77	Import Duties of United States, 1897 (Portuguese).....	.10
78	Import Duties of United States, 1897 (French).....	.10

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS.

No.	Price.
79 Diplomatic and Consular Service of the United States. (Corrected to July 29, 1897).....	\$0. 10
81 Specifications for new Government Building in City of Mexico.....	. 05
83 Sixth Annual Report of the Bureau.....	. 05
84 Handbook of Alaska.....	. 25
85 Handbook of Hawaii.....	. 25

PUBLICATIONS NOT NUMBERED.

International American Conference Reports and Recommendations, including the Reports of the Plan of Arbitration, Reciprocity Treaties, Intereontinental Railway, Steamship Communication, Sanitary Regulations, Common Silver Coin, Patents and Trade-Marks, Weights and Measures, Port Dues, International Law, Extradition Treaties, International Bank, Memorial Tablet, Columbian Exposition—	
Octavo, bound in paper.....	. 25
Octavo, bound in half morocco.....	1. 00
International American Conference Reports of Committees and Discussions thereon (revised under the direction of the Executive Committee by order of the Conference, adopted March 7, 1890), Vols. 1, 2, 3, and 4—	
Quarto edition, bound in paper, 4 vols.....	1. 00
Quarto edition, bound in cloth, 4 vols.....	3 00
Code of Commercial Nomenclature, bound in cloth, in English, Spanish, and Portuguese. (Revised edition).....	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 645 pages, bound in cloth, in Spanish, English, and Portuguese.	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 640 pages, bound in cloth, in Portuguese, Spanish, and English.....	2. 50

REPRINTS OF PUBLICATIONS BOUND TOGETHER IN PAPER.

Vol. 1, Part 1.—First Annual Report, Handbook No. 3, and Breadstuffs in Latin-America.....	. 30
Vol. 1, Part 2.—Mines and Mining Laws, Land and Immigration Laws, Commercial Information.....	. 30
Vol. 2.—Handbooks of Argentine Republic, Haiti, Paraguay, Santo Domingo..	. 30
Vol. 3.—Handbooks of Honduras, Nicaragua, Salvador, Uruguay.....	. 30
Vol. 4.—Handbooks of Bolivia, Ecuador, Peru.....	. 30
Vol. 5, Part 1.—Tariffs: Argentine Republic, Brazil, Bolivia, British Possessions.....	. 20
Vol. 5, Part 2.—Tariffs: Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, and Puerto Rico, Ecuador, Guatemala, Haiti, Honduras, Mexico, Nicaragua..	. 20
Vol. 5, Part 3.—Tariffs: Peru, Salvador, Santo Domingo, United States, Uruguay, Venezuela.....	. 20
THE MONTHLY BULLETIN—FOUR VOLUMES—	
Bound in half Turkey-Morocco, per volume.....	2. 00
Yearly subscription.....	1. 00
Yearly subscription, foreign.....	1. 50
Single copies.....	. 10

NOTE.—The publications of this Bureau are sent free of postage throughout the United States, Canada, Costa Rica, Guatemala, Mexico, Nicaragua, and Venezuela, and in these countries the Bulletin will be furnished to subscribers at \$1.00 per annum.

Joseph P. Smith

Director.

