

REVISTA DEL BANCO DE LA REPUBLICA

BOGOTA, 20 DE JUNIO DE 1955

NOTAS EDITORIALES

LA SITUACION GENERAL

Mejoraron notoriamente en el período que comprende esta reseña las condiciones del mercado externo de café. Obedeció ello, ante todo, al desarrollo satisfactorio de las conversaciones entre voceros de importantes zonas productoras del grano. Sin que se hayan acordado todavía bases definitivas sobre la política futura de dicho comercio, vital para países como el nuestro, seguimos abrigando la certidumbre de que el resultado final conducirá a normalizar las bruscas tendencias advertidas en los meses pasados.

Tras maduro estudio, introdujo el Ejecutivo reformas sustanciales sobre prelación de importaciones. Los decretos 1601 y 1603 de fecha 8 del presente, que consagran las nuevas normas, inspíranse en el doble propósito de satisfacer el oportuno abastecimiento de materias primas, defendiendo a la vez las disponibilidades de oro y divisas del banco central. Con ese criterio, se mantuvieron en el llamado grupo preferencial numerosos elementos que requiere la industria, y fueron trasladados a otras listas artículos de menor significado en el proceso de la creación de riqueza.

La gran mayoría de la opinión pública ha expresado su conformidad con las recientes providencias, aunque inevitablemente ellas lesionan, en ciertos casos, ventajas de particulares, que deben sacrificarse en beneficio de las conveniencias generales.

Mientras avanzaban los trabajos inherentes a la clasificación revisada, se clausuró la oficina de registro de cambios. Obvias razones justificaron dicha decisión, errónea-

mente interpretada en círculos comerciales del exterior.

Disminuídas las ventas de café, en proporciones que afectan la capacidad importadora de Colombia, es injustificada la extrañeza de despachadores foráneos por la adopción de medidas protectoras de magnos intereses de la economía nacional. Un breve retraso en el servicio de los pagos externos —inferior al que hoy registran muchas naciones— es asimismo secuela de las irregulares fluctuaciones del negocio de café. Con el tradicional espíritu de lealtad que ha animado siempre al gobierno y a las autoridades monetarias de Colombia en el estricto cumplimiento de toda clase de obligaciones extranjeras, se examinan soluciones adecuadas para corregir tal situación.

Simultáneamente con las reglas sobre importaciones que tutelan la producción interna en busca de objetivos esenciales como el de evitar el alza del costo de la vida, expidió el gobierno el decreto 1564 de 2 de junio, en virtud del cual se hacen extensivas a todos los organismos de crédito las facultades que confieren antiguas leyes al Banco Central Hipotecario, respecto de la emisión de bonos industriales. El plazo de estos documentos se ha extendido de siete a diez años, habiéndose ampliado también el margen de los préstamos en relación con el avalúo de terrenos, edificios y maquinarias, que puede ser ahora hasta del 60%. Contéplase, de otra parte, el ensanche del mercado para los expresados títulos, mediante la obligación impuesta a las entidades bancarias de adquirirlos en porcentaje razonable de su volumen de depósitos.

Bien se comprende el alcance de este laudable plan para la realización de eficaces programas industriales. El se endereza al mantenimiento del nivel de empleo, que el gobierno juzga con acierto como una de las exigencias primordiales de la hora actual.

Como lo registramos adelante, en mayo los medios de pago ascendieron notablemente. Conviene, sin embargo, observar que dicho avance es hasta cierto punto nominal, pues las entidades privadas de crédito efectuaron en los últimos días del indicado mes un crecido recaudo de contribuciones directas, que pasó a las arcas de la tesorería nacional en la primera década de junio. Puede estimarse acorde con los requerimientos de la situación actual, el curso del circulante, que según lo hemos advertido repetidas veces, procuran graduar el gobierno y las autoridades monetarias dentro de márgenes distanciados de la contracción y de un nocivo expansionismo.

Según la encuesta mensual del departamento administrativo nacional de estadística, los índices del costo de vida en Bogotá retrocedieron algún tanto en mayo. El de la clase media (julio de 1940=100.0) varió 1.7 puntos —de 383.9 a 382.2—, y el del gremio obrero, 2.4 puntos —de 463.5 a 461.1—.

LA SITUACION FISCAL

Cálculos del señor contralor de la república en su último informe mensual para el jefe del Estado, hacen subir el superávit de ejecución presupuestal del primer tercio del año a \$ 283.565.000, con base en \$ 1.050.341.000 de ingresos —o sea: producto contabilizado de rentas, \$ 477.618.000; recursos del balance originados en el superávit fiscal de 1954, \$ 170.814.000; créditos utilizados, \$ 401.909.000—, frente a gastos aprobados por valor de \$ 766.776.000.

Correspondiendo con el resultado de la ejecución del presupuesto, la situación fiscal en 30 de abril mostraba un superávit de \$ 150.232.000, computado sobre el de \$ 213.394.000 con que cerró la vigencia de

1954, más recaudos efectivos de rentas por \$ 301.705.000 y recursos del crédito por \$ 401.909.000, menos los gastos votados.

Los fondos disponibles en la tesorería nacional montaban en esa fecha \$ 206.551.000.

EL CAMBIO EXTERIOR

Durante el mes de mayo la oficina de cambios anotó entradas de oro y divisas por US \$ 40.014.000 y autorizaciones para ventas por US \$ 50.261.000. En los cinco meses transcurridos del presente año sumaron los ingresos US \$ 214.875.000 y las salidas US \$ 384.162.000, registrándose al fin del período un saldo pasivo de US \$ 169.287.000.

En el mismo lapso se concedieron licencias de importación por valor de US \$ 241.028.000; el 79.8% de este monto fue autorizado para el público y el resto para entidades oficiales.

LA BANCA Y EL MERCADO MONETARIO

El saldo general de préstamos y descuentos del Banco de la República en 31 de mayo, comparado con el de 30 de abril, presentaba un incremento de \$ 18.045.000, en virtud de los siguientes cambios en los saldos individuales: ascenso de \$ 19.006.000 en el renglón del **gobierno nacional**, y \$ 23.758.000 en el de **particulares**, y merma de \$ 20.996.000 en **bancos accionistas**, \$ 3.523.000 en **damnificados de 1948** y \$ 200.000 en **bancos no accionistas**. El estado de tales cuentas en aquellas fechas era como sigue:

(en miles de pesos)

	Abril 30	Mayo 31
Préstamos y descuentos a bancos accionistas	358.561	337.565
Descuentos a bancos accionistas para damnificados de 1948.....	13.865	10.342
Préstamos y descuentos a bancos no accionistas.....	9.100	8.900
Préstamos al gobierno nacional...	55.971	74.977
Préstamos y descuentos a particulares	214.706	238.464
Totales.....	652.203	670.248

Las obligaciones de la Caja Agraria con el banco igualaban en 31 de mayo al 41.4% del saldo por \$ 337.565.000 a cargo de los bancos accionistas.

Las reservas de oro y divisas, los billetes y depósitos del banco registraron descensos

de US \$ 2.555.000, \$ 4.201.000 y \$ 8.383.000, en su orden. Las reservas terminaron el mes en US \$ 137.033.000, los billetes en \$ 613.053.000 y los depósitos en \$ 657.950.000. El encaje de los billetes se contrajo 0.43 puntos, diferencia entre los porcentajes respectivos de abril y mayo —28.96 y 28.53—.

La última consolidación semanal de saldos del banco, efectuada el 16 de junio, revelaba las alteraciones siguientes en los renglones reseñados.

Reservas de oro y divisas.....	US \$	141.439.000
Préstamos y descuentos.....	\$	695.216.000
Billetes en circulación.....	\$	630.576.000
Depósitos	\$	612.895.000
Encaje de billetes.....	%	28.93

Excluidas las imposiciones oficiales en el banco central, los medios de pago sumaban el 31 de mayo \$ 1.777.571.000, o sea \$ 67.326.000 más que el 30 de abril, incremento determinado por el mayor valor de los depósitos —\$ 83.726.000— menos \$ 16.400.000 que disminuyeron las especies monetarias.

La velocidad de los depósitos llegó a 3.05, habiendo sido de 3.29 en abril, y correspondió a un movimiento de cheques por valor de \$ 3.024.986.000 sobre un promedio diario de \$ 1.190.009.000 en cuentas corrientes.

EL MERCADO BURSATIL

Continuaron bastante activos los negocios de la bolsa de Bogotá en el curso de mayo, con transacciones de \$ 15.241.000 que marcan un aumento de \$ 1.658.000 sobre las del mes anterior, e integran un total de \$ 80.125.000 en los cinco primeros meses del año, contra \$ 75.192.000 en el lapso comparable de 1954.

El índice de precios de los papeles, con base en 1934 como 100.0, mejoró en cuanto a las acciones, pasando de 159.5 a 160.3; los valores de renta fija permanecieron prácticamente sin cambio.

EL PETROLEO

3.332.000 barriles fue la producción de mayo. En los cinco primeros meses del año se extrajeron 15.994.000 barriles que se comparan con 17.232.000 en el mismo período de 1954.

LA PROPIEDAD RAZI

De enero a mayo los registros de compraventa de inmuebles y de nuevas edificaciones en las regiones investigadas por el Banco de la República, señalaron inversiones de \$ 236.973.000 en los primeros y de \$ 98.617.000 en las segundas. Durante los mismos meses de 1954 las compraventas montaron \$ 208.096.000 y los presupuestos para nuevas edificaciones \$ 98.308.000.

A Bogotá, Cali y Medellín correspondieron en ese movimiento las siguientes cifras:

TRANSACCIONES

	Bogotá	Cali	Medellín
1955—Mayo	\$ 27.523.000	8.826.000	9.665.000
Abril	15.578.000	8.811.000	9.823.000
Enero a mayo...	82.306.000	39.801.000	40.548.000
1954—Mayo	11.647.000	8.280.000	10.576.000
Enero a mayo...	47.977.000	33.281.000	48.863.000

EDIFICACIONES

1955—Mayo	\$ 6.925.000	4.016.000	2.626.000
Abril	6.683.000	3.234.000	3.981.000
Enero a mayo...	36.813.000	15.561.000	15.739.000
1954—Mayo	15.195.000	3.690.000	2.009.000
Enero a mayo...	41.209.000	13.968.000	14.181.000

EL CAFE

Singularmente activo en los últimos días el mercado de café en Nueva York, se ha restringido hoy bastante, con ocasión de noticias inconfirmadas sobre modificaciones del sistema cambiario en países productores. El precio de los tipos colombianos en existencia, mántiéndose no obstante a 64 centavos de dólar la libra. La cotización del grano a flote es de 63½, y la de los embarques en junio y julio a 61¼ y 59 centavos, en su orden.

Adviértese demanda satisfactoria en el interior de la república. La Federación de cafeteros conserva en Girardot el límite de \$ 280 para la carga de pergamino inferior al corriente, que los exportadores están pagando a \$ 285.

Aunque la cosecha nacional, cuya recolección está bien avanzada, se presenta de muy buena calidad, creen algunos expertos que será de rendimiento menor que el de años anteriores, hecho difícil de demostrar anticipadamente. Observadores informados juzgan

que en las próximas tres semanas concluirá la afluencia de café en escala importante a las principales plazas, y entonces podrá apreciarse mejor el volumen real de la producción.

Transcribimos en seguida las cifras correspondientes a movilización y exportación:

MOVILIZACION

	Sacos de 60 kilos
1955—Mayo	423.681
Abril	338.163
Enero a mayo.....	1.922.553
1954—Mayo	503.211
Enero a mayo.....	2.405.742

DETALLE DE LA MOVILIZACION

a) — Mayo de 1955:

Vía Atlántico	95.695
Vía Pacífico	327.986
Vía Maracaibo

b) — Enero a mayo de 1955:

Vía Atlántico	466.738
Vía Pacífico	1.454.590
Vía Maracaibo	1.225

EXPORTACION

1955—Mayo	438.744
Abril	325.532
Enero a mayo.....	1.936.036
1954—Mayo	429.466
Enero a mayo.....	2.638.606

DETALLE DE LA EXPORTACION

Mayo de 1955:

Para los Estados Unidos...	372.336
Para el Canadá	6.591
Para Europa y otros países.	59.817

LA FERIA DE GIRARDOT

La correspondiente al primer semestre del año —95^a en su serie— se llevó a efecto, como es costumbre, entre el 5 y el 10 de junio, y no obstante algunas circunstancias impropicias, congregó buen número de negociantes de diferentes zonas del país y cerca de ocho mil cabezas de ganados de calidad y en condiciones óptimas.

Transcurrió la feria en ambiente de calma y los precios bajaron sensiblemente con relación al semestre anterior. Se vendió el 82.5% de los semovientes ofrecidos, y el valor de las

transacciones se elevó a más de dos millones y medio de pesos.

El departamento de investigaciones económicas del Banco de la República se hizo presente, en este como en los certámenes precedentes, por medio de observadores expertos, quienes participaron activamente en la organización estadística del evento. Según el informe preliminar de nuestros enviados, uno de los factores que influyeron en la relativa languidez de esta feria consistió en la baja de precios que ha venido registrándose desde fines de 1954 y que alcanzó a producir desconfianza en los inversionistas en vacunos de ceba y levante.

Se incluye a continuación un resumen de operaciones de la última feria, tomado del informe arriba aludido. En páginas posteriores aparecen cuadros comparativos y por menorizados, con cifras de varios semestres.

	No. de cabezas vendidas	Valor \$
Vacunos de alta selección.....	15	24.200
Vacunos de selección.....	2.592	1.200.041
Vacunos criollos.....	2.200	825.661
Caballar	489	140.862
Mular	620	277.535
Asnal	64	5.286
Porcino	323	45.012
Totales.....	6.303	2.518.597

OFICINA DE REGISTRO DE CAMBIOS

La junta directiva del Banco de la República, en atención a que el período del señor Arturo Bonnet en esa dependencia del Instituto se hallaba vencido, presentó al gobierno, para efectos de escoger el titular, una lista integrada por el propio señor Bonnet—quien ocupó dicha posición durante largos años con reconocida inteligencia— y de la cual hacían parte los señores Henrique Santa María Mancini, Samuel Hoyos Arango, Alfonso Patiño Rosselli y Rodrigo Llorente.

El Jefe del Estado acogió el nombre del Mayor Santa María Mancini, cuyas frecuentes y afortunadas vinculaciones con los asuntos de la administración en cargos como el de superintendente del puerto de Buenaventura y jefe del Departamento nacional de provisiones, permiten esperar que su gestión al frente de la oficina de registro será certera y eficaz.

EL MERCADO DE CAFE EN NUEVA YORK

(2 — 27 de mayo de 1955)

Los negocios de entrega ulterior estuvieron muy activos en la semana contada hasta el 6 de mayo, pues el contrato "S" vendió 369.750 sacos en lugar de los 434.500 de la precedente. Los precios fluctuaron en forma sumamente irregular por causa de la incierta política futura del Brasil. Tras la violenta baja del miércoles, el mercado se estabilizó un poco, y el viernes mostró en realidad un ligero avance cuando se supo que el ministro brasilero de hacienda había asegurado reiteradamente a las demás naciones productoras iberoamericanas que su país estaba pronto a debatir con ellas los precios del grano. Los últimos del viernes tenían 2-180 puntos de ventaja sobre los del pasado ejercicio. En el nuevo contrato "B" la posición de mayo de 1956 quedó desde el lunes al alcance del comercio. Las ventas semanales respectivas ascendieron a 2.500 sacos.

Las operaciones futuras no salieron de lo ordinario en la segunda de estas semanas, con 243.000 sacos traspasados por el contrato "S". La tónica siguió variable porque los negociantes neoyorquinos aguardaban información exacta sobre la política de ventas que los países productores centro y suramericanos siguiesen en lo venidero. Por consecuencia, los precios oscilaban con ímpetu, generalmente a la baja. La inminente posición de mayo se mantuvo bastante firme, gracias a cubrimientos alcistas que absorbieron una recargada liquidación. Los precios finales eran 48-145 puntos inferiores a los del ejercicio retropróximo. El contrato "B" movió tan solo 750 sacos, cerrando con pérdida de 105 puntos. El nuevo contrato "M", que cobija los tipos suaves exportados de Colombia, México, El Salvador y Guatemala, se estrenó el lunes para entrega en septiembre y diciembre del año actual y marzo del entrante. Alcanzó en la semana un volumen de 11.500 sacos. La industria prevé un gradual aumento de la actividad del contrato en cuestión.

El mercado a término estuvo bastante movido en la semana que expiró a 20 de mayo, negociándose 398.250 sacos por el contrato "S". El Instituto Ca-

fetero del Brasil hizo saber el miércoles que su país había suprimido los precios mínimos de exportación. El Salvador y México hicieron lo mismo por entonces. Ningún efecto notable surtieron esas noticias en los precios mercantiles de Nueva York, que bajaron lentamente por todo el ejercicio. Otra vez hubo más firmeza en las posiciones próximas que en las distantes, gracias a los cubrimientos alcistas que absorbieron la tardía liquidación en el inmediato compromiso de mayo. Los precios de este viernes quedaron 10-115 puntos a la zaga de los del anterior. El contrato "B" vendió 4.250 sacos con 50 puntos de descenso. En el contrato "M" subió el volumen a 23.000 sacos, parte de los cuales representaba opciones compartidas con el contrato "S". Sus precios decayeron 65-170 puntos en este lapso.

La actividad de las transacciones futuras persistió en la cuarta y postrera semana, y las ventas del contrato "S" llegaron a 377.500 sacos. La tónica era más estable y los precios mejoraron debido a compensaciones de cubrimiento. Los últimos del ejercicio superaban a los del otro cierre en 101-270 puntos. Representantes de quince naciones productoras iberoamericanas y del Congo Belga aprobaron en 30 de mayo la fundación de una Oficina Internacional del Café. Encargóse a delegados del Brasil, Colombia, México y El Salvador de redactar un proyecto de estatutos que se propondrá a los gobiernos de todos los países caficultores del planeta. El fin primordial de la proyectada oficina será eliminar las circunstancias que dan motivo a grandes fluctuaciones en los precios. El contrato "B", que movió en esos días 4.750 sacos, registró 115 puntos de ganancia. El contrato "M" enajenó 7.000 sacos y sus precios finales quedaron 160-225 puntos por encima de los precedentes.

Durante el mes de mayo vendió el contrato "S" 1.460.750 sacos, por comparar con 1.383.000 en abril; las ventas del nuevo contrato "B" ascendieron a 15.000 sacos y a 42.000 las del contrato "M".

Los precios del mercado de futuros al fin de cada una de las semanas que estudiamos fueron estos:

CONTRATO "S"

		Mayo 6	Mayo 13	Mayo 20	Mayo 27
Mayo, 1955.		53.05	52.25	52.15
Julio, 1955.		44.60-44.70	43.75	43.00	45.70
Septiembre, 1955.		41.45	40.00	38.85	40.10-40.15
Diciembre, 1955.		39.70	38.60	37.60	38.61
Marzo, 1956.		38.08	37.60	36.55	37.60

CONTRATO "B"

		Mayo 6	Mayo 13	Mayo 20	Mayo 27
Mayo, 1956.		37.30	36.25	35.75	36.90

CONTRATO "M"

		Mayo 6	Mayo 13	Mayo 20	Mayo 27
Septiembre, 1955.		46.50	44.80	47.05
Diciembre, 1955.		43.90	42.40	44.00
Marzo, 1956.		40.00	39.35	41.50

El nivel de precios de los tres contratos opcionales durante el período, fue:

CONTRATO "S"

		Máximo	Mínimo
Julio, 1955.		47.20	40.85
Mayo, 1955.		56.50	51.50
Septiembre, 1955.		42.50	36.85
Diciembre, 1955.		41.50	35.80
Marzo, 1956.		40.45	35.20

CONTRATO "B"

		Máximo	Mínimo
Mayo, 1956.		38.62	34.50

CONTRATO "M"

		Máximo	Mínimo
Septiembre, 1955.		49.25	43.00
Diciembre, 1955.		44.50	41.00
Marzo, 1956.		41.00	38.20

Los precios publicados del mercado de existencias, fueron los siguientes:

(centavos por libra)

1955

	Mayo 27	Abril 29
Brasil:		
Santos, tipo 4.....	53.25	56.75
Paraná, tipo 4.....	52.25	56.25
Colombia:		
Armenia	57.50	61.50
Medellín	57.50	61.50
Manizales	57.50	61.50
Bogotá	57.50	61.50
República Dominicana:		
Lavado	53.00	56.00
El Salvador:		
Lavado	55.00	58.50
Ecuador:		
Lavado	54.00	56.50
Guatemala:		
Alta calidad.....	56.00	61.00
Haiti:		
Natural (Talm).....	49.50	51.50

1955

	Mayo 27	Abril 29
México:		
Coatepec	55.00	57.75
Nicaragua:		
Lavado	54.50
Venezuela:		
Maracaibo, lavado.....	54.50	57.25
Táchira, lavado.....	55.00	57.50
Africa Occidental Portuguesa:		
Moka	55.00	57.00
Africa Occidental Francesa:		
Ivory Coast.....	33.50	38.50
Ambriz	44.00	50.00
Etiopía:		
Abisinia	41.00	48.00

ESTADISTICA

(en sacos de 132 libras)

ARRIBOS A LOS ESTADOS UNIDOS

		Del Brasil	De otros	Total
Mayo.....	1955....	572.035	1.143.484	1.715.519
Mayo.....	1954....	511.495	576.947	1.088.442
Julio 1954-mayo	1955....	5.110.598	8.073.790	13.184.388
Julio 1953-mayo	1954....	8.408.482	9.584.670	17.993.152

ENTREGAS A LOS ESTADOS UNIDOS

		Del Brasil	De otros	Total
Mayo.....	1955....	586.108	1.159.576	1.745.684
Mayo.....	1954....	532.415	499.325	1.031.740
Julio 1954-mayo	1955....	5.247.984	8.263.848	13.511.832
Julio 1953-mayo	1954....	8.366.711	9.615.380	17.982.091

EXISTENCIA VISIBLE EN LOS ESTADOS UNIDOS

	1955	1955	1954
	Junio 1o.	Mayo 1o.	Junio 1o.
En Nueva York-Brasil...	74.133	83.258	252.333
En Nueva Orleans-Brasil.	9.371	14.319	1.909
En U. S. otras partes...	406.235	422.327	439.490
A flote del Brasil.....	188.800	435.200	196.800
Totales.....	678.539	955.104	890.532

CAFE EXPORTADO

	MAYO		JULIO-MAYO	
Del Brasil:	1955	1954	1955	1954
a Estados Unidos.	322.000	183.000	5.150.000	7.983.000
a Europa	293.000	191.000	3.677.000	4.575.000
a otras partes.....	108.000	80.000	893.000	1.645.000
Totales.....	723.000	454.000	9.720.000	14.203.000
De Colombia:				
a Estados Unidos.	372.336	388.356	3.759.012	5.332.674
a Europa	59.545	30.843	523.453	758.613
a otras partes.....	6.863	10.226	79.638	143.438
Totales.....	438.744	429.425	4.362.103	6.234.725

NOTA: Las opiniones y estadísticas publicadas en este artículo fueron tomadas de fuentes que nosotros consideramos verdaderas, pero no podemos asumir responsabilidad sobre su exactitud.

CONFERENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE HACIENDA, DOCTOR CARLOS VILLAVECES, SOBRE LA POLITICA ECONOMICA DEL GOBIERNO

Especialmente compleja y difícil ha sido la gestión económica en el último año. El ministro de hacienda ha tenido oportunidad de explicar ante el país las medidas que en cada ocasión se han tomado, unas veces para corregir el desequilibrio de la balanza internacional, otras para defender el precio del café, aquellas para evitar una situación deflacionaria y éstas para controlar un brote inflacionario, y todas con la mira de procurar trabajo y mejores medios de vida al común de las gentes colombianas. Esta tarde trataré de explicar en frases cortas y llanas, cuál es la política económica del gobierno en frente a las actuales condiciones de la economía.

PRECIO MINIMO PARA EL CAFE

Circunstancias bien conocidas de todos vosotros, puesto que son diariamente comentadas, han alterado sustancialmente el ritmo del comercio internacional, y han traído, como obligada consecuencia, la necesidad de restringir cierto tipo de importaciones no esenciales, y de tomar otras medidas para la defensa de la balanza comercial y el mejor aprovechamiento de las divisas, pero como dije en el mes de febrero del presente año al anunciar el establecimiento de un precio mínimo para el café en el interior, como lo reiteré en la ciudad de Pereira en fecha próxima, y como quiero subrayar ahora, la preocupación esencial del gobierno es la de mantener la economía interna del país y procurar, hasta donde ello sea posible, condiciones favorables para el trabajo nacional, independientemente de las fluctuaciones del precio del café en los mercados internacionales. Toda política económica ha de tener un sentido y un fin, y este no puede ser otro que el de garantizar el pleno empleo, manteniendo en actividad las fuentes de producción y la compra de servicios, y en segundo término, como meta no menos esencial, elevar el nivel de vida de la población. Pero es claro que un programa de esta naturaleza se torna irrealizable si el gobierno permitiera, por ejemplo, que la baja del café en el exterior fuera a golpear al productor cafetero, reduciendo apreciablemente sus niveles de entradas y por tanto su capacidad de con-

sumo. ¿Qué harían entonces las fábricas con sus manufacturas, si una parte apreciable de la población no podía adquirirlas? En esta forma, al defender ante todo al productor del café y garantizarle un precio mínimo para el fruto de su trabajo, se defiende tanto este grupo de productores como toda la economía nacional. Y esta es la razón y el motivo para que el actual gobierno, quizá por primera vez en la historia económica de la nación, le haya garantizado al productor de café un precio razonable para el grano en el interior; le haya dicho que mantendrá ese programa cualesquiera sean las alternativas del precio en el exterior; y le haya pedido que no oiga las voces alarmistas, que quieren llevar a su ánimo la desconfianza y el temor, con el objeto de obtener a menos precio el fruto de su trabajo. Afortunadamente el país ha entendido suficientemente esta medida. Los cafeteros sienten que el gobierno protege efectivamente sus intereses y saben que pueden recolectar tranquilos su cosecha, porque encontrarán un comprador que les asegura un precio mínimo, para que puedan continuar trabajando y obteniendo los medios de vida a que tienen derecho. No hay duda de que esta política del gobierno, que he explicado en tantas oportunidades, tiene que merecer y ha merecido el apoyo unánime del país, ya que no solamente del gremio cafetero sino de los otros sectores de la producción ha recibido sincero estímulo y elogio entusiasta.

DEFENSA INDUSTRIAL

Al mermar la entrada de divisas por circunstancias ajenas al control del gobierno, se hace indispensable evitar que se altere el ritmo de la producción industrial, porque es claro que si las fábricas no obtuvieran divisas para sus materias primas, tendrían que cesar en sus actividades, y se originaría el tremendo espectro del desempleo. Y como la política se dirige a mantener la ocupación, y como quiera que ante todo y por sobre todo deben considerarse los intereses de los trabajadores, ha ofrecido el gobierno adelantar el programa cambiario sobre la base de que aquellas materias primas no falten, para que no disminuya el ritmo de la producción y

los obreros industriales sepan que tienen garantizado su jornal. Si en ese sector de la producción, que hoy más que nunca importa mantener y estimular, los empresarios tuvieran que reducir las horas de trabajo, vendría una situación deflacionaria, con su cortejo bien conocido de problemas sociales. Pero el gobierno ha dicho, y ahora lo reitera, que no quiere que se presente esa situación deflacionaria, que desea que la producción se mantenga sosteniendo por tanto el nivel de ocupación, y que cree tener elementos para lograrlo. De esa manera se coordinan dos medidas: ni la capacidad de compra del cafetero se disminuye para que no se presente una merma en los consumos, ni se permite de otro lado baja en la producción industrial, que sería igualmente nociva.

MANTENIMIENTO DE LOS PRECIOS

Nada se adelantaría con resolver los dos problemas anteriores, si al tiempo no se atiende uno tercero, igualmente importante, y es el que se relaciona con los costos de la producción y por lo tanto con los precios, que son su resultante. Era éste un factor que había que considerar con el mismo detenimiento y a la luz de la misma política, porque si se mantenía, como se está manteniendo, el precio mínimo para el café, y se destinaban las divisas preferencialmente a traer materias primas para sostener la producción, pero esas divisas se suministraban a un tipo de cambio superior al que se venía registrando, lógicamente los empresarios tendrían que aumentar los precios de sus manufacturas. Y en ese momento se rompería el equilibrio, porque el precio del café y el valor del jornal ya no alcanzarían para comprar la misma cantidad de bienes: es decir, se habría reducido en realidad la capacidad adquisitiva del pueblo. Por esa razón principal, entre otras muchas, la política cambiaria se ha enderezado a mantener el tipo de cambio para las importaciones de las materias primas, condicionándolo a que los empresarios no aumenten sus precios, salvo que factores extraños al problema lo hicieran imperativo. El gobierno nacional, al dar a los empresarios divisas para la compra de las materias primas al actual tipo de cambio oficial, no está beneficiando con ello a los industriales, sino al pueblo que consume los productos. Sea ésta la oportunidad de hacer a los empresarios, de manera enfática, la advertencia de que, si suben los precios de sus manufacturas sin causa justificada, el gobierno revisará inmediatamente sus medidas, y no entregará nuevas divisas a quien así proceda sino a trueque

de un control, porque el suministro de los dólares a un tipo de cambio favorable, se condiciona al mantenimiento de los precios. Al explicar este tercer factor de una serie conjunta y armoniosa de medidas, se ve más claramente cómo la política se orienta a mantener el pleno empleo y los actuales niveles de vida.

GASTOS DEL ESTADO

Hay otro comprador de servicios, tanto o más importante, que es el propio Estado. En el mes de febrero del presente año manifesté que el gobierno no proyectaba reducir sus gastos en moneda colombiana, porque no podía ser el Estado el causante de la desocupación en las actuales circunstancias, y esta política se mantendrá, contra el querer de unos pocos. Nadie sería hoy osado a pregonar la tesis de que es conveniente cerrar las fábricas para obtener economía de divisas; serían sin duda los propios obreros los que clamarían contra tan absurda solicitud. Pero en cambio, órganos respetables piden que el Estado suspenda sus frentes de trabajo, dejando numerosas gentes sin medios de subsistencia, y se piensa, ingenuamente, que el gobierno puede atender tan insólita sugestión. Por el contrario, he dicho y lo reitero, que el gobierno no va a reducir sus gastos en moneda colombiana, porque aquello sería simplemente contradecir la política de pleno empleo que aspira a obtener para el país, y que es la que justifica y sustenta las otras medidas de que he venido hablando. No quiere esto decir, y es absurdo que así se interprete, que esté en manera alguna predicando los gastos suntuarios en oposición a los de fomento, o los menos importantes en oposición a los esenciales; no hay razón para juzgar tal cosa. Pero lo que sí puedo asegurar es que los frentes de trabajo se proseguirán con todo entusiasmo, sin lanzar a la calle a los trabajadores ni a los empleados del gobierno, porque también ellos, como los de las empresas privadas, tienen derecho a que se les defienda su jornal.

MONEDA Y CREDITO

Desde luego toda esta política, para que sea operante, ha de estar coordinada con el control y la vigilancia del crédito y la moneda, porque si dejáramos crear una situación inflacionaria se derrumbaría. En numerosas ocasiones ha dicho el gobierno nacional lo que representa para el pueblo la inflación, y cómo a su amparo florecerá la especulación,

se concentrará la riqueza en poder de unos pocos afortunados, y el trabajador en cambio verá cómo se reduce el poder adquisitivo de su salario, y cómo se hacen cada día más dramáticas las condiciones de su vida. El Estado colombiano delegó en el banco de emisión sus facultades para mantener la estabilidad monetaria, por medio de movimientos en los encajes bancarios, tasas de interés, depósitos e inversiones eventuales y otra serie de facultades que no vendría al caso enumerar aquí. Y es por tanto al banco de emisión a quien corresponde principalmente mantener la estabilidad monetaria, y realizar una política de crédito y de cambios que se encamine a obtener condiciones propicias para el desarrollo ordenado de la economía. Por esta razón la junta directiva del Banco de la República, integrada por eminentes ciudadanos, tiene que adoptar resoluciones que en algunos casos no resultan tan gratas para ciertos sectores, pero la estabilidad de la moneda, que es bien inapreciable para un país y condición esencial para su desarrollo económico, tiene que mantenerse por encima de toda otra consideración. Cuando el gobierno nacional, en armonía con el banco emisor, toma medidas para mantener la estabilidad monetaria, está favoreciendo el salario del pueblo, y al favorecerlo, está manteniendo el volumen de ventas de los empresarios.

SINTESIS DE LA POLITICA ECONOMICA

Lo dicho hasta ahora se podría resumir de la siguiente manera, como un todo que integra una política económica y social: es necesario mantener el pleno empleo y la estabilidad de la economía interna, y para ello se requiere mantener el precio del café en el interior, con el objeto de que el productor conserve su capacidad de compra; mantener el frente industrial para que los empresarios continúen empleando sus trabajadores; mantener un tipo de cambio preferencial para materias primas condicionado al sostenimiento de los precios; mantener los gastos del Estado en moneda doméstica para evitar el desempleo y estimular el desarrollo; y mantener la estabilidad monetaria. Esta política ha merecido el apoyo del consejo nacional de economía y de los directorios de los gremios organizados, y el gobierno la llevará a cabo para que no se presente una crisis en el país ni tampoco una inflación, y para garantizar al pueblo el más elemental de sus derechos, que es el derecho a obtener trabajo para poder vivir. Y si en el curso de los acontecimientos, nuevos factores, hoy no previsibles, alteraran la actual

estructura económica, el gobierno nacional, con valor y decisión, tomará las medidas que se requieran para mantener el pleno empleo, por encima de toda consideración egoísta, venciendo prejuicios si fuere necesario, y atendiendo siempre al interés de la colectividad.

FOMENTO INDUSTRIAL

Pero aparte de mantener los actuales niveles de empleo y de producción, se requiere estimular esta última, y se hace necesaria una política de largo alcance, para que el país pueda desarrollar su industria, y sustituir numerosos artículos que hoy se ve precisado a importar, artículos que al producirse en Colombia, no solamente comprarán trabajo de nuestros obreros, sino que nos defenderán de las fluctuaciones del precio del café en los mercados externos. En este camino el gobierno estimulará, como ha venido haciéndolo, y por todos los medios a su alcance, la producción industrial. Para tal efecto ha dictado con fecha de hoy un decreto que autoriza la emisión de bonos industriales hasta con diez años de plazo, con destino al ensanche de las industrias existentes y al establecimiento de otras nuevas, de conveniencia para la economía del país. No cabe duda que tal medida traerá benéficos resultados para el desarrollo económico, y ayudará al proceso de la industrialización. Los bonos mencionados deben ser absorbidos por los bancos comerciales en una proporción equivalente al 5 por ciento de sus depósitos. Es éste un nuevo paso en el camino de orientar y dirigir el crédito a las actividades más productivas y más necesarias en cada momento. La medida, aprobada como toda la política por el consejo nacional de economía, ha de tener efectos favorables y se justifica plenamente, porque tiende a crear nuevas oportunidades de trabajo.

IMPORTACIONES

He puesto especial énfasis en el mantenimiento de la economía interna, porque el gobierno piensa que estos problemas son más inquietantes que los propios que se relacionan con la balanza comercial y con las importaciones, aunque claro está que se vinculan estrechamente. En el presente año se calcula un menor ingreso de divisas de 200 millones de dólares, tanto por el precio del café en el exterior como porque la exportación no ha seguido el ritmo que traía en años anteriores. En estas condiciones, el gobierno nacional se ha visto obligado a

tomar medidas restrictivas de la importación. Como es claro, no es éste un capricho del gobierno, sino el resultado de circunstancias totalmente ajenas a su control. Al tener que restringir las importaciones y adoptar una política para preservar el equilibrio de la balanza internacional, era al mismo tiempo indispensable considerar la importancia que determinados artículos pueden tener en el desarrollo de la economía y el mantenimiento del trabajo. Las restricciones han sido discriminatorias, procurando destinar las divisas existentes al pago de materias primas y de bienes de capital, sin suministrar dólares para artículos de lujo o para aquellos que pueden producirse en el país.

El gobierno dictó un decreto en virtud del cual las mercancías correspondientes a los grupos segundo, tercero y cuarto solamente se pagarán en lo futuro con dólares libres, medida con la cual se obtiene que las divisas llamadas oficiales se dediquen exclusivamente a los elementos esenciales, sin terminar tampoco con el comercio, que es actividad importante en la vida económica.

El país no puede importar mercancías por valor mayor de las exportaciones que efectúe, y las restricciones impuestas, que han sido necesarias por las condiciones del mercado cafetero, tienen que

mantenerse mientras éste no varíe favorablemente, o mientras en un futuro más lejano puedan obtenerse otras fuentes de divisas.

CONCLUSION

Si el ingreso nacional se reduce por razón de las menores exportaciones en cifra aproximada de doscientos millones de dólares, es apenas natural que esto ocasione el reajuste de determinadas actividades. El gobierno nacional hará cuanto esté a su alcance para evitar que se presente una situación deflacionaria, que ya estaría operando en el país si no se hubieran tomado providencias oportunas para impedirlo. Ha pedido el gobierno a los directores de los gremios organizados que, en las difíciles circunstancias del reajuste, cooperen con el gobierno para superar las condiciones adversas, y que el país salga de la prueba fortalecido con nuevos medios de producción y de riqueza. Esto puede lograrse dentro de la política general que he dejado esbozada y que he llamado política compensatoria. Pero será más eficaz si las gentes la entienden y colaboran en su desarrollo, para evitar una crisis económica o una inflación, y para que el pueblo colombiano mantenga y acreciente sus fuentes de producción y sus medios de vida.

Bogotá, 19 de junio de 1955.

EXPOSICION

DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS. CONTRALMIRANTE RUBEN PIEDRAHITA,
SOBRE LAS ACTIVIDADES DE ESE DESPACHO EJECUTIVO EN EL AÑO COMPRENDIDO
ENTRE JUNIO DE 1954 Y JUNIO DE 1955

Solamente recorriendo en vehículos de ruedas, en embarcación o a caballo las regiones de Colombia, como lo he hecho yo parcialmente en estos 10 meses en cifra superior a 15.000 kilómetros, puede uno darse cuenta de las inaplazables necesidades de la nación en materia de obras públicas: carreteras, caminos de penetración, escuelas, puentes, canales, malecones, defensas portuarias, edificios para administración, etc. Y solamente así puede uno ver las portentosas posibilidades del país en todo orden, que para ser realidad económica salvadora sólo esperan ayuda y colaboración.

El gobierno de las Fuerzas Armadas, cuya permanente preocupación ha sido el contacto directo con estos problemas, ha dedicado la mayor parte de su esfuerzo y la más grande porción de su presupuesto para colocar al país a tono con sus crecientes necesidades de transporte y para proporcionar así al hombre colombiano, una vida más fácil, más segura y más económica.

El pueblo mismo, sin necesidad de propaganda, ha visto surgir por todas partes los resultados de este esfuerzo y va teniendo cada día en mayor propor-

ción ante sus ojos, nuevos, vastos y promisorios horizontes que se abren a su capacidad creadora de riqueza.

A pesar de que es copiosa y de buena calidad la obra que se ha realizado; a pesar de que esta obra ha sido ejecutada obedeciendo solamente a los requisitos de la técnica y el interés nacional, sin interferencias políticas, regionales o personales, y a pesar de que en la historia de las obras públicas jamás hubo tanto interés, ya que no tenemos preocupación distinta que nos embargue el tiempo o que nos ocupe la mente, ni aporte comparable en materia fiscal al que se está haciendo actualmente, el gobierno declara que apenas está empezando a perfilar los recios contornos de su obra en materia de vías de comunicación, obra que quedará en el país, como resultado de la comprensión absoluta del gran problema vial colombiano, apenas inferior al de la paz.

En la época contemporánea el factor tiempo es el más importante de la actividad humana. A efecto de economizar unos instantes de vuelo, unas horas de recorrido terrestre o marítimo, el hombre hace ingentes gastos para mejorar el trazado de las vías, para construir túneles, canales y viaductos que acorten el camino, para perfeccionar el diseño de buques, locomotoras y motores que aumenten la velocidad, para mejorar los pavimentos que permitan el mayor aprovechamiento posible del elemento propulsor. Ni de día ni de noche se descansa en esta tarea de inventiva y de experimentación, y el dinero frente al tiempo, en este caso, carece de sentido y de valor.

Nuestro país empieza a darse cuenta del factor tiempo. El enorme incremento de tráfico aéreo, 1.200 pasajeros por día que salen desde Bogotá, nos lo está diciendo. Lo que vale es el tiempo, acortarlo, reducirlo. Lo demás apenas tiene una relativa importancia. De allí que nuestra lucha en la construcción, mejoramiento y conservación de las vías públicas, se enfoque a reducir el tiempo del transporte. Y el país sabe que ya estamos empezando a cosechar los resultados.

PRESUPUESTO

Para obras públicas hemos contado con un presupuesto generoso que está en el orden de \$ 340.000.000. Es el mayor cuantitativamente en la historia de los presupuestos colombianos para obras públicas y el mayor también, proporcionalmente, a las demás apropiaciones fiscales de la administración.

El primer mandatario de la nación, ingeniero de conocida y clara trayectoria, cuyo interés por las obras públicas constituye una patriótica obsesión, ha puesto al servicio del ministerio de obras todas las herramientas legales y fiscales para resolver hasta donde sea posible, las más apremiantes necesidades de la nación y especialmente para dotar al país de una estructura vial en ferrocarriles y carreteras troncales.

Debo agradecer al Excelentísimo Señor Presidente, el cotidiano estímulo y la ayuda permanente en la realización de mi trabajo. Su vasta experiencia en los problemas de ingeniería, en el conocimiento de la geografía colombiana y en el contacto con los problemas de obras públicas, aunada al inmenso entusiasmo que siente por todas estas actividades y a ese fervor que distingue su obra de gobierno cuando al través del territorio nacional va dejando incontables obras de aliento y redención para el pueblo colombiano, me contagian a mí, me imprimen renovado vigor y brío para esta tarea y hacen grata, liviana y fácil la responsabilidad que pesa sobre mis hombros.

Quiero mencionar también al señor ministro de hacienda y reconocer en él a un hombre convencido en materia de obras públicas, un colaborador para nosotros en el ministerio de inestimable valor y un funcionario acucioso, recursivo y extraordinariamente eficiente para resolver los múltiples problemas de índole fiscal que a diario se presentan en las obras públicas. En todo este inmenso programa que está en marcha desde La Guajira y el archipiélago hasta Tumaco y Leticia, desde Cúcuta hasta Quibdó, el doctor Villaveces tiene acciones en cuantía mayor y para mí es muy grato reconocerlo en este informe de labores.

Los empréstitos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, para nuestras carreteras y ferrocarriles, y cuya amortización está incluida en la suma global mencionada antes, han constituido para el plan de obras públicas, un poderoso refuerzo.

El Banco Internacional ha mostrado un extraordinario interés en el desarrollo del plan vial colombiano y en el ferrocarril del Atlántico, tomando estas obras como un ensayo para sus planes futuros de gran magnitud al través de todo el mundo. Su permanente ayuda financiera, su eficiente colaboración técnica y su valiosísimo consejo han dejado honda huella de gratitud en el gobierno y el pueblo colombianos.

La organización interna del ministerio de obras públicas es bien conocida, y no mencionaré aquí sino un punto que es necesario aclarar y aquellos aspectos nuevos que han surgido en el curso del año que estoy comentando.

El punto que conviene aclarar se refiere a adjudicación de contratos y a licitaciones para adquisición de material. Con frecuencia se cree que estas dos importantes funciones dependen del arbitrio exclusivo del ministro de obras públicas, y esto es un error.

A los profesionales inscritos en el ministerio y que ofrezcan mayores garantías de responsabilidad profesional, se les envían los pliegos de cargos de las obras a ejecutar. Las propuestas son abiertas y estudiadas por el consejo nacional de vías, entidad que ajusta los precios unitarios y propone al ministro la adjudicación del contrato, conjuntamente con el departamento interesado. Este contrato, si es aprobado, sigue su trámite reglamentario.

En lo referente a las adquisiciones, las firmas interesadas reciben un pliego de cargos. Las respuestas son abiertas en la junta de adquisiciones, entidad constituida por los secretarios general y privado del ministerio y por los jefes de todos los departamentos administrativos. Esta entidad estudia las licitaciones y propone mediante un acta la operación a realizar. Una vez que el ministro imparte su aprobación, el negocio sigue el trámite reglamentario. Estas actividades, tan delicadas en el ministerio de obras públicas, no se dejan, pues, a la decisión personal y momentánea del ministro, que en la mayoría de los casos no dispone de tiempo para llegar hasta los detalles investigativos de cada operación, sino que pasan al través del estudio colectivo de organismos especializados que tienen en sus manos todos los elementos de juicio para garantizar acierto y corrección en la inversión de los fondos oficiales.

Veamos ahora los aspectos nuevos del ministerio:

a) En el ministerio se creó una asesoría técnica integrada por personal extranjero para el mantenimiento y conservación de las vías y para reparación de equipo;

b) Se coordinó, mediante un decreto, la labor de los departamentos en materia de obras públicas, en los programas de la nación. Todos los secretarios de obras públicas departamentales son agentes del ministerio de obras públicas.

c) Se está organizando convenientemente la oficina de valorización;

d) Se está estudiando con mucha minuciosidad una reforma a la estructura interna del ministerio que permita a éste atender al creciente desarrollo de las obras públicas en forma adecuada que economice esfuerzo, que establezca vigilancia y que asegure el éxito en las obras que se proyectan y ejecutan;

e) Se ha organizado el departamento general de interventorías, que recoge en una sola cabeza las dispersas actividades de esta importante función del ministerio de obras públicas. El departamento de interventorías depende directamente del gabinete del ministro. Hasta el presente este departamento ha unificado la acción de vigilancia sobre las obras que ejecuta el ministerio;

f) En tiempos anteriores muchas obras fueron comenzadas sin estudios, planos ni presupuestos. Sobre el ministerio de obras públicas, las corporaciones y entidades hacían presión para comenzar las obras inmediatamente. Esta es la razón por la cual creamos en este año la oficina del plan vial II, integrada por ingenieros especializados. Esta oficina trabajará durante todo este año en el estudio de obras viales que propondremos al gobierno para el próximo año. Esta oficina realizará el estudio de las vías conjuntamente con las secretarías de obras públicas departamentales, a fin de estar de acuerdo en la prioridad de las obras y en la calidad y extensión de ellas. A fines de este año se hará un estudio con el Excelentísimo Señor Presidente y se acordará en definitiva el plan vial II, para comenzar en 1956.

POLITICA DEL MINISTERIO

La labor del ministerio de obras públicas, en un 85%, está representada en vías de comunicación. En el último año ha sido necesario definir y poner en vigor algunos puntos esenciales de política que hemos considerado de extraordinaria importancia. Ellos son:

1º Proporcionar trabajo en la mayor escala posible a la gente colombiana y aprovechar hasta el máximo los recursos naturales y las industrias de la nación. Este propósito se ha cumplido a cabalidad, pues actualmente de las obras públicas derivan su subsistencia en forma directa o indirecta no menos de 200.000 personas, y sólo estamos importando los elementos que el país no puede producir.

2º Fomentar la creación y fortalecimiento de empresas responsables de contratistas, capaces de acometer obras de gran aliento en la nación. En el curso de pocos años el país contará con un número no despreciable de compañías constructoras cuya organización, capacidad financiera y responsabilidad profesional serán prenda de garantía para la realización de las obras públicas. Igualmente estamos empeñados en fomentar un tipo de compañía o asociación de profesionales de ingeniería que tome a su cargo el estudio completo y detallado de obras nacionales, desde las posibilidades económicas hasta los detalles de costo y tiempo. Estas compañías especializadas han sido una eficaz ayuda en los programas de obras públicas de otros países y necesariamente deben serlo entre nosotros.

3º Preparar profesionales de ingeniería y administración en el exterior. Desde el presente año inclusive, se tomó la decisión de enviar al extranjero, con fondos del ministerio y contando con la cooperación de organismos internacionales, grupos de profesionales bien seleccionados para efectuar cursos cortos e intensivos en las diversas actividades en que se empeña el ministerio de obras públicas. Desde el próximo año en adelante el ICETEX colaborará con nosotros en este propósito. Los profesionales enviados al exterior en esta forma firman un contrato de servicio para trabajar a su regreso y a opción del ministerio en las obras públicas.

4º Creación de cursos de información para diversas categorías de personal dependiente del ministerio de obras públicas y cursos de entrenamiento para manejo y reparación de equipo. En el presente año se han hecho varios de estos cursos y además seminarios cortos para jefes de zona y para ingenieros interventores. El propósito es el de mantener una inquietud permanente entre todos los profesionales que trabajan con nosotros, en familiarizarlos con todos los problemas del ministerio y en crear un cuerpo de doctrina general muy útil en la solución de los problemas peculiares de cada región.

5º Hacer una revisión general de especificaciones de vías públicas, consultando minuciosamente los volúmenes de tráfico hasta un futuro previsible. Se decidió además, que la nación no debe construir vías con especificaciones pobres, lo cual sí es justificable en los departamentos y municipios para las vías de penetración.

6º Dar especial importancia en los programas de construcción, reconstrucción y pavimentación de las vías públicas al estudio geológico previo de la

región, para reducir costos de construcción y para evitar hasta donde sea posible, aquellos insolubles problemas de mantenimiento que con frecuencia vemos en las carreteras.

7º Encomendar, por el sistema de precios unitarios, a las entidades departamentales que estén capacitadas, la realización por cuenta del ministerio de ciertas obras locales. Hemos hecho contratos con los departamentos del Cauca, Valle, Magdalena, Tolima, Caldas y dentro de poco tiempo con Antioquia, para construir diversas obras. El departamento con el cual se contrata, debe asegurar la disponibilidad de profesionales competentes y de equipo y organización adecuados para ejecutar la obra.

8º Tomar medidas para que las troncales y otras vías principales estén expeditas para el tráfico rápido de vehículos. Cuando una vía atraviesa un centro poblado, en la mayoría de los casos se ha alargado el camino y se han sacrificado especificaciones, buscando el poblado. Además, los vehículos encuentran en las calles serias obstrucciones que reducen su velocidad. Todo esto alarga el tiempo de viaje. Hasta donde nos sea posible, evitaremos que las vías principales pasen por los centros poblados, y esta determinación es irrevocable en bien del transporte general. Es pues inútil y baldía la insistencia de personas y entidades ante el ministerio de obras públicas para desviar este criterio, que es lógico, técnico y de gran conveniencia general.

9º Rehabilitar los puertos colombianos. En los puertos colombianos toca anualmente un gran número de buques propios y extraños, lo que muestra que este país está de regreso del inexplicable desinterés por las cosas del mar y va conquistando con firmeza una posición marítima destacada en el continente. El país posee ya una flota que en denodado y patriótico esfuerzo ha llegado a constituir un instrumento de poder y una eficiente herramienta de progreso nacional. Toda esta actividad marítima reclama un eficiente servicio portuario. El ministerio de obras públicas parte del concepto de que los puertos marítimos y fluviales, son estaciones transitorias en el transporte y por consiguiente la preocupación mayor es la de dotarlos convenientemente para despachar con toda celeridad la carga, en vez de aumentar las facilidades de almacenamiento por encima de lo normal. Aquí confluye también, la eficiencia de las vías públicas para no causar la congestión de los puertos.

Aun en medio de factores desfavorables, ningún puerto colombiano creemos que se vea abocado a

congestión en el futuro. Buenaventura, por ejemplo, el puerto de mayor movimiento de importación y exportación, a pesar del incendio de sus bodegas y del fuerte y prolongado invierno que deterioró sus vías de acceso, está moviendo actualmente una cifra mayor de 2.500 toneladas diarias de importación, cifra que está un poco por encima o al menos a nivel del promedio diario de carga entrado a puerto.

En el río Magdalena, Adenavi trabaja eficientemente en mantener un flujo normal de tráfico, resolviendo los difíciles problemas que presenta la anormal operación del río y organizando los puertos que están bajo su responsabilidad delegada. Y en todas partes las condiciones van mejorando día a día, tanto en la mecanización de los puertos marítimos y fluviales y otras facilidades portuarias, como en las vías que toman la carga para llevarla a los centros de consumo del país.

10. Mejorar permanentemente por intermedio de las zonas de carreteras, las vías existentes, dotándolas de drenajes, corrigiendo curvas, captando aguas y mejorando cunetas y desagües. Esta actividad es distinta a la conservación rutinaria de las obras. Además de la partida normal de presupuesto que tiene cada zona para su conservación, en el presente año se hizo un estudio muy minucioso de las obras de mejoramiento y se repartió entre las zonas la suma de cinco millones de pesos para comenzar esta labor.

11. Propender por todos los medios posibles a que los contratistas que trabajan con el ministerio de obras públicas posean su propio equipo, para lo cual el ministerio ha colaborado y en lo sucesivo colaborará en forma más eficiente, ya que está facultado por un decreto para la financiación de maquinaria. Para el país, y para las obras públicas en especial, es muy conveniente que los beneficios obtenidos en los contratos se transformen en bienes de capital en la forma de maquinaria de construcción.

12. Exigir en forma estricta el cumplimiento de la reglamentación que se ha dictado sobre tránsito de vehículos en las carreteras, que se refiere a peso y dimensiones, a fin de evitar el deterioro prematuro de las vías por el uso indebido de las mismas. Acaban de instalarse las primeras básculas para la verificación del peso de los vehículos y ya se han impuesto sanciones muy fuertes a quienes han contravenido el decreto sobre tránsito.

13. Continuar generalizando la política de precios unitarios en la mayoría de las obras públicas, eliminando el sistema de administración delegada en

cuanto sea posible. Esta política economiza al país fuertes sumas de dinero y le hace posible el conocimiento sobre el costo de las obras que por administración delegada no es posible obtener. El ferrocarril del Atlántico, por ejemplo, y varias carreteras vienen operando desde enero por el sistema de precios unitarios y los resultados han sido muy favorables.

14. Continuar adoptando la política de cobrar peajes y pontazgos como un medio justo para dotar al país de mejores vías, para mantenerlas en debida forma hasta un grado a donde no pueda llegar el dinero del presupuesto. Los peajes y pontazgos serán cobrados por entidades locales responsables y los fondos recaudados se invertirán invariablemente en la obra motivo del peaje o pontazgo.

Estos recaudos no pueden interpretarse como impuestos, pues son en realidad el pago de un servicio eficiente que se presta y que significa economía para quien se beneficia del servicio. Con una carretera de primera clase, que el presupuesto seguramente no está en capacidad de mantener en forma adecuada ante la creciente demanda de nuevas vías para atender el crecimiento del país, el dueño del vehículo con el pago de un peaje insignificante, economiza tiempo, amortización del capital, combustible, lubricantes, repuestos, reparaciones, pago de seguros, prolonga la vida del vehículo disminuyendo por lo tanto la amortización, obtiene un mayor aprovechamiento del material y proporciona comodidad a sus pasajeros y mejor tratamiento a la carga. El estado en general, con buenas carreteras, agiliza el transporte, economiza divisas extranjeras porque teniendo el material más larga vida, permite un reemplazo más lento y porque aumentando la velocidad del transporte, disminuye el tiempo para ir de un lugar a otro y por lo tanto necesita menor cantidad de material rodante para un determinado volumen de transporte.

Cuando se estableció el peaje en la carretera de La Cordialidad entre Cartagena y Barranquilla, hubo una voz discordante distinta a la de los verdaderos transportadores, quienes en realidad comprendieron que la medida consultaba sus intereses. Yo me limité a contestar con un cálculo de costos muy minucioso que no admitía réplica y probé, en forma incontrovertible que en 1952 un autobús de pasajeros de 36 asientos hacía un viaje diario redondo entre las dos ciudades con un costo de cincuenta y ocho pesos por cada viaje, incluyendo todo concepto. En esa época el transportador no tenía que pagar los dos pesos del peaje. Hoy, en 1955, el mismo autobús por

la famosa carretera de La Cordialidad, realiza dos viajes redondos diariamente con un costo de veintisiete pesos por viaje, incluyendo dos pesos de peaje. Los costos de amortización, repuestos, reparaciones, salarios, prestaciones, combustibles, lubricantes y amortización del vehículo fueron traídos a los índices de precios de 1955 para hacer más exacto el cálculo.

Si aspiramos a disponer algún día de carreteras pavimentadas, con buenas especificaciones, adecuado mantenimiento y en número suficiente, debemos estar decididos a pagar un pequeño peaje tal como se hace en todos los países del mundo. Y este peaje debe pagarlo quien deriva directamente beneficio por el uso de la carretera. Ya el contribuyente general, por medio de los impuestos, ha pagado una cuota considerable para las vías públicas. De ahí que sea justo que el transportador, que deriva su ganancia del uso de la carretera, haga un pequeño esfuerzo adicional para el buen mantenimiento de la misma.

Está probado hasta la saciedad que las carreteras buenas, aun cuando cuesten dinero, son la mejor inversión que pueda hacerse y que el pago del peaje por el uso de ellas, constituye una gran economía.

Por fortuna hoy en Colombia toda persona prefiere iluminación pagada a oscuridad gratuita.

Policía vial—Un buen número de conductores de vehículos no posee todavía educación suficiente para respetar los derechos de las personas que viajan por las carreteras y evitar el deterioro voluntario de las mismas. Continuamente encontramos choferes que congestionan voluntariamente el tráfico, que conducen vehículos con peso superior al permitido o cargados en forma que los elementos transportados deterioran las vías; no hay carretera que no esté obstruida de trecho en trecho por enormes piedras que dejan los choferes al reparar sus vehículos y en la vía encontramos casi permanentemente recuas de animales que dañan los pavimentos y que pudieron ser transportadas en vehículos.

El ministerio de obras públicas organiza, dentro de corto plazo y por vía de ensayo, una policía motorizada que vigile las carreteras y que investida de autoridad por la dirección general de la policía nacional, haga cumplir la reglamentación sobre tránsito de vehículos en las carreteras nacionales. Esta iniciativa, que seguramente dará resultado, será adoptada por los departamentos, con lo cual el transporte nacional se beneficiará considerablemente.

OBRAS MARITIMAS Y FLUVIALES

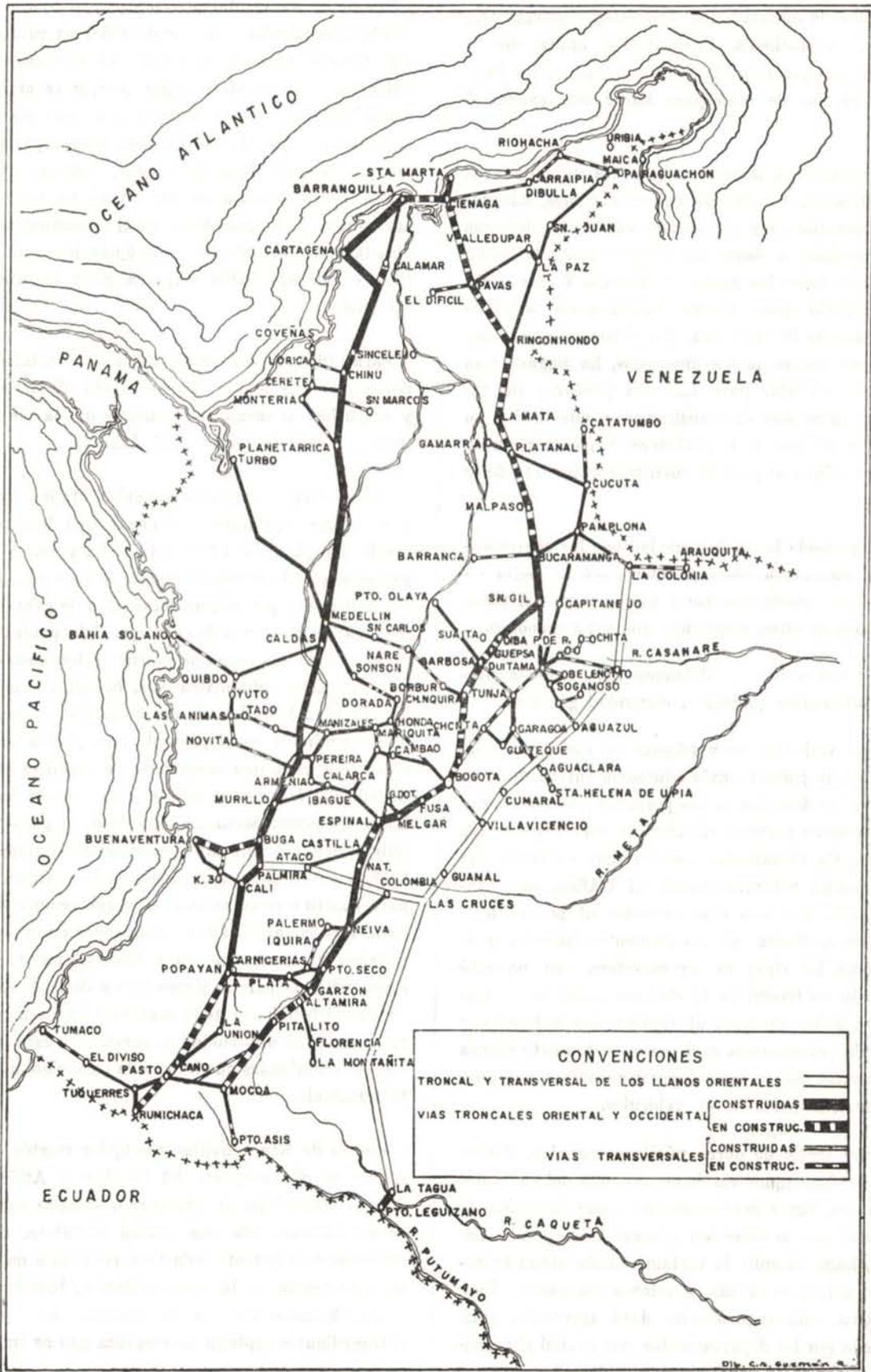
Puerto de Santa Marta—Este puerto cobrará inusitada importancia a partir de 1958, en primer lugar porque será el terminal del ferrocarril del Atlántico y en segundo lugar porque es el centro administrativo de una inmensa zona que las obras nacionales y un bien proyectado plan departamental que se está llevando a cabo, desarrollarán en forma extraordinaria en un futuro no lejano. La agricultura y la ganadería en el departamento del Magdalena, redescubierto en la época presente, constituirá una agradable sorpresa para la economía del país.

Para 1958 deben estar listas las instalaciones portuarias que le permitan a Santa Marta recibir y despachar la carga que le llegue por la vía marítima y por el ferrocarril del Atlántico.

Estas obras comprenden varias etapas, que en años posteriores podrán alcanzar una longitud de muelle marginal de 1.200 metros. La primera etapa comprende 566 metros de muelle, de los cuales 437.50 son utilizables por buques marítimos de gran calado y 128.50 para buques de cabotaje. Esta primera etapa con todas sus obras accesorias, tales como cobertizos, edificios administrativos, bodegas, casetas de control para básculas, cuerpo de bomberos, etc., quedará terminada en el presente año, y esta primera etapa, que es lo que requerimos de urgencia para la llegada del ferrocarril del Atlántico, cuesta diez millones de pesos. Sería muy conveniente para disminuir costos, concluir también la segunda etapa para 1958, y si se encuentra posibilidad de financiación para cuatro o cinco años, el gobierno acometerá esta obra. Los samarios deben comprender claramente la próxima evolución que va a tener el puerto y con clara visión comercial y una buena dosis de espíritu público deben hacer todo sacrificio que sea necesario para dotar a la ciudad de servicios y estar a tono con las necesidades que impone la condición del puerto terminal.

Puerto de Barranquilla—Cualquier cambio que se realice en el transporte del Pacífico al Atlántico y del río Magdalena al ferrocarril, siempre encontrará en Barranquilla una ciudad empujosa, de rico comercio y de potente industria, resuelta a mantener su supremacía en la costa atlántica, basada en su capital humano, que es de primera clase, y en el extraordinario espíritu de empresa que es su característica esencial.

EL PLAN VIAL



El ministerio de obras públicas lleva a cabo en este puerto obras de importancia. En el presente año quedará terminado un proyecto de tablestacado para el terminal fluvial de 1.30p metros de longitud. Esta obra cuesta \$ 3.500.000. Se hizo un relleno hidráulico de ocho hectáreas para el edificio de administración del terminal y se está haciendo una importación considerable de maquinaria para completar la mecanización del puerto. Para el mantenimiento de estas máquinas y herramientas se está terminando la instalación del taller que estará acondicionado adecuadamente para el fin que se persigue.

Puerto de Cartagena—Para el volumen de tráfico que posee este puerto, está acondicionado para mover con agilidad la carga de salida y podemos decir que es un puerto eficiente disponiendo del canal del Dique y de la troncal a Medellín. En este año quedará acondicionado con nuevos espacios de bodega, patios para movimiento de carga a la intemperie y maquinaria suficiente para su mecanización.

Puerto de Buenaventura—En Buenaventura se ha terminado el programa de obras portuarias, patios, defensas, etc., que se había elaborado con un presupuesto de \$ 6.700.000. Actualmente se están contratando las bodegas que reemplazarán a las que fueron destruidas por el incendio y se está elaborando un programa para obras. También se está estudiando la manera de financiar el acueducto del puerto que es una necesidad inaplazable y una vieja y justa ambición de Buenaventura.

Bocas de Ceniza—Las obras de contracción y encauzamiento programadas, fueron concluidas a principios del presente año. Actualmente se conservan estas obras sin que el gobierno se empeñe en construir un nuevo programa de adición a las mismas en espera del resultado de los estudios que en el modelo a escala reducida, llevará a cabo el Laboratorio Central Hidráulico de Francia. El mantenimiento de las obras existentes en Bocas de Ceniza está a cargo de la junta de conservación de Bocas de Ceniza, por delegación del gobierno y con una apropiación suficiente para cumplir su cometido.

Canal del Dique—Esta vía, que es vital para Cartagena, se ha venido sosteniendo normalmente por medio de la junta de conservación del canal del Dique, entidad en la cual delega el gobierno esta misión. La draga asignada a esta vía fue enviada por emergencia a solucionar un grave problema en Magangué, y sobre este hecho tan lógico, tan natural y tan justo, alguna persona interesada en Cartagena,

ha querido crear un pequeño revuelo que carece totalmente de importancia. El gobierno mantendrá la navegación en el canal del Dique.

El ministerio de obras públicas también mantiene, por contrato, la navegabilidad del brazo de El Coco en el río Atrato.

Magangué y La Dorada—En estos dos puertos del río Magdalena existen sendos problemas, de gravedad, a consecuencia de la tremenda erosión del río que amenaza a las dos ciudades porteñas. El Laboratorio Central de Hidráulica de Francia fue contratado recientemente para adelantar estudios, con maquetas de modelo reducido y dictaminar sobre las medidas que es necesario tomar para salvar estos dos puertos. Los estudios se están llevando a cabo en la Ciudad Universitaria y se han asignado dos ingenieros colombianos para que atiendan a ellos durante todo el tiempo y quede esa magnífica experiencia dentro del país. El jefe del Laboratorio, el señor Laurant en persona, ha iniciado los estudios y organizado la recolección de datos y los procedimientos a seguir.

Río Magdalena—La asociación nacional de navegantes, por delegación oficial, viene trabajando en mejorar la navegabilidad del río y la habilitación de los puertos, mecanizándolos y agilizándolos para que cumplan su cometido. El problema de la navegabilidad en el río en su curso superior, es un problema de gigantescas proporciones que requiere ingentes sumas y esfuerzos extraordinarios. Actualmente se construye en los Estados Unidos una draga para resolver en parte los problemas de emergencia que presenta la navegación, y cuando las posibilidades presupuestales lo permitan, es conveniente adquirir al menos otra draga, cuyas características están ya estudiadas y que constituye un complemento indispensable a la draga que se está construyendo para efectuar la limpieza de diversos sectores en el río.

En Cereté, Tumaco y otros lugares, se adelantan obras hidráulicas menores por cuenta del ministerio de obras públicas.

AERONAUTICA CIVIL

Esta entidad, dependiente del ministerio de obras públicas, regula la industria del transporte aéreo comercial en Colombia.

Esta oficina creó en septiembre del año pasado la escuela de aviación civil colombiana, con la fina-

lidad de proporcionar pilotos a la aviación comercial. La nueva escuela está tomando un incremento extraordinario, pues proporciona instrucción actualmente a 60 alumnos, casi todos hoy en capacidad para volar, y posee 17 máquinas de entrenamiento. A esta institución acuden jóvenes candidatos de escasos recursos que solamente pueden pagar sumas que están muy por debajo de los costos de operación.

La oficina de aeronáutica civil controla 26 compañías de aviación comercial que operan en Colombia, incluyendo aerotaxis y empresas de fumigación. Esta oficina controla además 6 aeroclubes. Las actividades aerocomerciales en Colombia están servidas en este momento por 525 pilotos civiles en actividad de vuelo y hay 214 pilotos afiliados a los aeroclubes. En el país existen actualmente 350 aviones civiles en operación.

Recientemente fue creada la corporación nacional de aeródromos como empresa autónoma, de la cual se espera una labor de mucha importancia para el incremento de la aviación comercial en Colombia.

EDIFICIOS NACIONALES

Desde el 13 de junio de 1953 en adelante se viene desarrollando un programa de construcciones nacionales a todo lo largo del país y de obras accesorias a las construcciones nacionales existentes. Actualmente se está trabajando en 84 obras de ese programa cuyo monto fue de 45 millones y medio de pesos. Hay además 16 obras cuyos contratos están actualmente en tramitación y que suman un millón ochocientos mil pesos. Dentro de la parte que en este programa corresponde al presente año no figura el centro administrativo nacional, cuyos estudios progresan normalmente. Actualmente se está preparando el terreno y estudiando con mucha minuciosidad los problemas de avenamiento de toda la zona que es la etapa fundamental antes de comenzar en firme las construcciones. El tiempo, que todo lo serena y lo apacigua, comienza a darnos la razón en esta gran empresa, y el gobierno recibe permanentemente la adhesión a la iniciativa de gentes que en un principio estuvieron en franco desacuerdo.

CARRETERAS

La necesidad primordial de la nación, después de la paz, radica en los transportes. No podemos pensar seriamente en educación pública, en higiene, en des-

arrollo industrial, en fomento de la ganadería y de la agricultura, en aprovechamiento de los recursos naturales como explotación de los bosques, del potencial eléctrico y de la riqueza mineral del país, etc., sin resolver primero el problema de los transportes.

Todas las actividades de la nación, hasta el orden público inclusive, están íntimamente ligadas y dependientes de los transportes y siguen la curva de progreso trazado por éstos. Podemos, pues, decir que la dinámica de una nación bajo cualquier aspecto que se considere, se marca en un termómetro infalible: las vías públicas o sea el transporte nacional.

En un país de la extensión territorial de Colombia, integrado por pequeños y numerosos núcleos demográficos, ubicados a grandes distancias y separados por difíciles accidentes de topografía, la necesidad primordial para su desarrollo es una red de carreteras suficiente en longitud y de buenas especificaciones.

Hasta el año de 1949 nuestras carreteras eran de modestas especificaciones, construidas con implementos inadecuados, ceñidas por economía a la sinuosidad del terreno y con grandes limitantes de tráfico, en peso y frecuencia. La postguerra trajo el uso intensivo de vehículos, que fue cada vez mayor en número y en tonelaje, y la consecuencia de este hecho fue el colapso de las vías públicas en ese año de 1949. El país sufrió mucho en su economía con este insuceso.

En 1950, el gobierno nacional inició el primer plan vial que incluía reconstrucción de carreteras troncales y transversales principales. La meta era mejorar 2.800 kilómetros de vías. Este plan incluía el mejoramiento, hasta cierto grado, de las especificaciones de las carreteras y un 15% de pavimentación. El presupuesto fue de ciento cuarenta y dos millones de pesos. Su finalidad era la de restablecer y normalizar el tráfico en las vías nacionales. En esa época para poder acometer dicho plan se aplazaron todas las aspiraciones en la construcción de vías nuevas.

Del 13 de junio de 1953 en adelante, se tomó la decisión de adoptar todavía mejores especificaciones y se procedió a ordenar ampliaciones, rectificaciones y mejoras en los tipos de pavimento y a incrementar el kilometraje de pavimento en las carreteras. Esta segunda etapa se llama **Segunda adición al plan vial** y para ella se apropió la suma de ciento nueve millones de pesos.

Actualmente se estudia la tercera adición al plan vial, o sea la tercera y final etapa que requiere \$ 135.000.000.

La inversión total para el plan vial, ascenderá a la suma de \$ 397.500.000 que se descomponen así:

Primera etapa.....	\$ 142.750.000
Segunda etapa.....	109.241.049
Tercera etapa.....	135.589.000
Fondos adicionales apropiados por el gobierno para las vías Tunja-Barbosa y Loboguerrero-Buenaventura, incluidas en el plan vial.....	9.890.000
	\$ 397.470.049

De estas sumas el gobierno ha apropiado ya.....\$ 192.506.049
y el Banco Internacional la suma de... 69.375.000
cifra que resulta de la conversión de los dólares de los empréstitos a pesos colombianos.

Total.....\$ 261.881.049

Faltan entonces para tercera etapa:

Apropiación del gobierno.....	\$ 96.414.000
y por Banco Internacional.....	39.175.000
	Total.....\$ 135.589.000

Con esta etapa final del primer plan vial se terminan 504 kilómetros de construcción nueva y 2.433 kilómetros de vías reconstruidas, lo que da un total de 2.937 kilómetros de carretera de buenas especificaciones, y de este total 2.500 kilómetros quedarán pavimentados.

En el año de labores que estamos comentando, hemos tenido el siguiente avance en el plan vial: 347 kilómetros de vía construida o reconstruida, 342 kilómetros de pavimento y 23 puentes de importancia.

Las razones por las cuales las sumas presupuestas no han sido suficientes para el plan vial, son las siguientes:

1º. El plan vial fue modesto originalmente. Las reformas planeadas en la red de carreteras sólo aspiraban a reabrir y a normalizar el tráfico.

2º. La invasión de vehículos automotores y el aumento de peso de éstos, demostró que las especificaciones adoptadas no eran suficientes y que los puentes y pavimentos no resistirían el tráfico. Para dar una idea basta decir, que algunas vías cuyo tráfico se había supuesto, para la primera etapa, en 250 vehículos diarios, dio después de un cuidadoso conteo hecho en diciembre pasado, la cifra de 750 vehículos diarios (carretera Medellín-Cartagena); y otra vía que se suponía en 1.500 vehículos en 24 horas, arrojó después de la verificación hecha en este año la cifra de 3.140 vehículos (carretera Cali-Palmira). Esto implica una mejora sustancial en las especificaciones y por consiguiente un mayor costo.

3º. En un principio se pensó en ampliar las vías de 4 y 5 metros de ancho hasta 6 metros y en algunos tramos hasta 7 metros. Hoy tenemos un ancho general que tiene 7 metros mínimo y una longitud considerable, vías de 9 y de 10 metros de ancho.

4º. En la primera etapa se proyectaba asfaltar un 15% de las vías del plan y los pavimentos variaban del simple riego asfáltico a un espesor de 4 centímetros. Hoy tenemos pavimentos que llegan hasta 10 centímetros de espesor.

5º. Al aumentar la calidad de las especificaciones y por consiguiente la cantidad de trabajo, el equipo inicial de construcción había que renovarlo y esto implicaba, naturalmente, un extracosto en la obra.

Obras fuera del plan vial—Desde 1950 hasta 1954 las obras del plan vial hicieron aplazar cualquier otra aspiración en materia de vías. Desde este último año, el gobierno de las Fuerzas Armadas emprendió un vigoroso plan de carreteras no troncales para desembotellar ricas regiones agrícolas y ganaderas y para crear un sistema de vías de alimentación a troncales. Este proyecto comprende 59 frentes de los cuales 50 están en plena actividad y los 9 restantes comenzarán en corto plazo.

Para darnos una idea de la preocupación del gobierno por mejorar y aumentar las vías de comunicación, basta dar una ojeada a los presupuestos para carreteras desde 1949 hasta hoy:

Años	Conservación	Construcción, reconstrucción y estudios	Puentes	Total
1949 ...	10.900.000.00	25.177.569.96	1.239.000.00	37.316.569.96
1950 ...	18.050.000.00	22.952.000.00	2.446.000.00	43.448.000.00
1951 ...	21.000.000.00	33.650.000.00	5.000.000.00	59.650.000.00
1952 ...	23.000.000.00	40.961.459.25	4.300.000.00	68.261.459.25
1953 ...	21.214.399.25	47.250.000.00	4.300.000.00	72.764.299.25
1954 ...	23.000.000.00	110.286.500.00	4.656.557.87	137.943.057.87
1955 ...	40.000.000.00	147.676.722.53	7.142.179.77	194.818.902.30

A estos presupuestos debemos agregar los cuantiosos presupuestos departamentales para carreteras y vías de penetración que a insinuación del gobierno central están proyectando y ejecutando los gobernadores con encomiable afán y con éxito realmente halagador. En cada sección de la República, la autoridad respectiva tiene como primera preocupación, la de resolver el problema vial en su localidad, y es sobremanera alentador discutir con los gobernadores, intendentes, comisarios y alcaldes y sentir el fervor con que hablan de sus proyectos y sus realizaciones en materia vial. La longitud de las carreteras departamentales en el día de hoy alcanza a 8.444 kilómetros, y las carreteras y carretables municipales llegan a la cifra de 3.120 kilómetros.

Mantenimiento—La longitud de las carreteras nacionales en la fecha sube a la cifra de 13.172 kilómetros, de los cuales hay 1.350 kilómetros pavimentados, 9.777 kilómetros en macadam y 2.045 kilómetros con piso de tierra.

El país cuenta hoy con 145.000 vehículos aproximadamente, que consumen alrededor de 715.000 galones diarios de combustible y que representan una inversión, sin contar los repuestos, de aproximadamente \$ 800.000.000. Esta suma equivale aproximadamente a \$ 320.000.000 de dólares.

La vida de un vehículo en Colombia, promediando el deterioro de los diferentes tipos de vehículos y de las diferentes regiones, es de cinco años, lo cual quiere decir que el país gasta anualmente en reposición de equipo de transporte automotor, la significativa suma de \$ 64.000.000 de dólares. A esto tenemos que agregar parte de la gasolina que se adquiere con divisas y la totalidad de los repuestos, conceptos estos que demandan un desembolso anual de varias decenas de millones de dólares, no inferior en todo caso a \$ 40.000.000.

Estas cifras nos muestran con extraordinaria elocuencia la importancia de mantener en el mejor estado posible la red de carreteras, tanto nacionales, como departamentales y aun las de los municipios.

Poca cosa estaríamos haciendo si no diéramos a la conservación de las vías la prioridad que ella demanda. No hay para qué construir si no existe la decisión de conservar.

El ministerio de obras públicas ha creado una organización de mantenimiento de vías con especialistas extranjeros a la cabeza y con equipos por

valor de treinta millones cuatrocientos mil pesos. Entre el equipo merecen destacarse los talleres ambulantes servidos por 20 especialistas alemanes y cuya misión es reparar maquinaria de mantenimiento. Se ha creado un cuerpo de inspectores bien adocinado en sus deberes, y se trata de mantener una inquietud permanente en esta importante actividad. En el presente año se comprarán de dos a cuatro millones de pesos adicionales en maquinaria de conservación. De toda esta organización esperamos ver en corto plazo, resultados muy halagüeños.

El equipo total de construcción y de mantenimiento de vías que en este momento posee el ministerio de obras públicas en todos sus frentes y zonas de carreteras, alcanza a la cifra de 4.000 unidades que representan un valor de \$ 77.800.000. Los contratistas que trabajan para el ministerio de obras públicas, poseen un equipo de su propiedad, cuyo valor es de \$ 14.000.000.

Ha sido especial preocupación del ministerio de obras públicas dotar de talleres adecuados a las distintas zonas del país para el mantenimiento del equipo. Se elaboró un programa para construir 31 talleres fijos, de los cuales actualmente hay 12 en construcción.

La partida de mantenimiento para el presente año es de \$ 40.000.000. Si bien esta partida triplica la apropiación correspondiente de hace apenas dos años, se considera a todas luces insuficiente, y esperamos que el peaje cubra una cuota adecuada de la conservación.

REHABILITACION DE LA INGENIERIA NACIONAL

Los profesionales de ingeniería, alejados de las obras públicas por causas que no considero del caso discutir aquí, han sido rehabilitados por el gobierno de las Fuerzas Armadas.

Esta política se apoya en el hecho de que estos profesionales han tenido en el pasado, tienen en el presente y tendrán en el futuro la mayor participación en el desarrollo material del país, y que como entidad, la ingeniería colombiana constituye un capital extraordinariamente valioso en el haber de la nación.

La palabra oficial se ha cumplido, según nos lo demuestran las siguientes cifras, en el período de junio 54 a junio 55:

a) En el plan vial los ingenieros colombianos tienen en la fecha 54 subcontratos por un valor de \$ 14.616.100;

b) Un 15% de las obras del plan vial está en manos de profesionales colombianos, bien sea por contrato directo o por asociación con compañías extranjeras: por ejemplo, Medellín-Tarazá, bajo la responsabilidad de contratistas colombianos y de ingenieros del ministerio de obras públicas; Cartagena-Tarazá a cargo de Winston, Montilla & Mantilla; parte de la troncal oriental a cargo de Morrison Knudsen y Jaramillo Díaz y una transversal principal a cargo de Utah-Olap. Todas estas compañías mixtas, extranjeras y colombianas;

c) El ferrocarril del Atlántico tiene todos sus contratos bajo la responsabilidad de compañías nacionales;

d) Todas las carreteras nacionales distintas al plan vial también están a cargo de compañías nacionales con la siguiente discriminación de trabajo:

27	Contratos de construcción, reconstrucción y pavimentación, adiciones y mejoras a las carreteras nacionales por valor de.....	\$ 80.252.000
7	Contratos de puentes y obras de arte	2.000.000
28	Contratos para estudios.....	5.380.000
		\$ 87.632.000

e) Finalmente, el ministerio de obras públicas, en este momento y en sus diversas actividades, está empleando directamente 408 profesionales de ingeniería y arquitectura que atienden de uno a otro confín del territorio nacional, las obras que adelanta este ministerio.

El gobierno nacional reconoce como buena y honesta la obra realizada por las compañías Winston, Morrison, Utah y Raymond, en el progreso del plan vial.

Quiero terminar anunciando que como apéndice de esta exposición la televisora nacional exhibirá una película sobre la construcción de las carreteras colombianas que tiene gran interés como documental.

Excluyendo el ferrocarril del Atlántico, obra que requiere una exposición aparte que haré próximamente, las ideas que he expuesto son una sinopsis

del trabajo que está realizando el ministerio de obras públicas y de la política que lo inspira. No estamos del todo satisfechos, pues existen todavía muchas fallas humanas, de organización, de legislación y aun de educación, que para corregirlas se necesita de tiempo, esfuerzo y perseverancia. Pero estamos en el camino del mejoramiento, y no tenemos otra ambición ni otra preocupación distinta al denodado empeño de progresar un poco cada día.

Necesitamos la colaboración de la prensa, pero no pedimos ni queremos, ni necesitamos el elogio; sólo pedimos serenidad, imparcialidad y justicia.

A tiempo que la vuelta de los ciclistas a Colombia muestra por los records de cada etapa una evidente mejora en las vías de comunicación, un corresponsal de prensa para quien no constituye un ponderoso esfuerzo el dejar de ser hidalgo, muestra una falla e ignora con increíble falta de elegancia los muchos aciertos encontrados en el camino. Ante esta flaqueza humana, si yo fuera filósofo, pensaría que el bien es negativo y positivo el mal. Si miramos el pequeño o grande pliegue de sombras, miremos también el espacio de luz que hay como contraste en el mismo cuadro y que también es accesible, con nobleza de corazón, a nuestros sentidos.

Estamos, sin embargo, convencidos de que a pesar de los pequeños y transitorios intereses que se interponen cotidianamente, la política vial que estamos siguiendo conduce al engrandecimiento nacional, a un nuevo y jubiloso día, lleno de claridad y de halagüeñas perspectivas en el orden económico. Estamos decididos a no dejarnos desviar de este camino por nada ni por nadie.

Mi pensamiento final es el siguiente: cuando hay un respaldo de honestidad, los pueblos están siempre listos a perdonar los yerros si ellos se cometen con evidente y sincera intención de acertar. A pesar de que hemos puesto los medios a nuestro alcance para lograr el éxito, fácilmente hemos podido equivocarnos y no sería extraño que nos hubiésemos equivocado muchas veces; pero nuestra intención ha sido sana y a la luz del día está transparente, sin reticencias ni pliegues, la copiosa actividad administrativa del ministerio de obras públicas, para el riguroso examen del pueblo colombiano.

Esta afirmación es la mejor manera de corresponder a la confianza que nos ha entregado el Excelentísimo señor Presidente de la República y el mejor respaldo a los postulados que sirven de basamento inmovible a su gobierno.

LA ELASTICIDAD DE LA DEMANDA DEL CAFE EN LOS ESTADOS UNIDOS

POR LAWRENCE R. KLEIN *

(Especial para la Revista del Banco de la República)

La medición estadística en economía se basa usualmente en la suposición tácita de que la experimentación controlada es imposible. No obstante, podría afirmarse que la naturaleza realiza experimentos de que nos podemos servir. Pueden pues aceptarse los datos estadísticos disponibles y emplearlos en la mejor forma posible con el objeto de deducir la estructura empírica del sistema económico.

Podría decirse que en reciente época la naturaleza realizó un experimento sui generis: nos facilitó las siguientes observaciones:

1) Precios estables del café entre 53 y 55 centavos por libra (al por mayor, Santos número 4, en Nueva York) durante el año 1952, con un movi-

miento de alza hasta llegar a 88 centavos durante el verano de 1954.

2) Niveles casi constantes de ingreso personal, población y costo de vida en los Estados Unidos, durante 1953 y 1954.

3) Precios estables para el té entre 32 y 34 centavos por $\frac{1}{4}$ de libra (al por menor) en los últimos dos años (1).

Durante este experimento simulado, excepción hecha del consumo y el precio del café, todos los demás factores que influyen sobre la demanda del café permanecieron estables; por consiguiente, debe juzgarse tal concurrencia de eventos como realmente excepcional.

(1) Los precios del cacao aumentaron considerablemente en 1954 y luego bajaron a fines del año. El cacao tiene cierta influencia sobre el consumo de café; pero como gran parte se usa en la manufactura de bombones, su importancia como sustituto de dicha bebida es muy limitada.

* Expositor de economía en las Universidades de Michigan y Oxford, y profesor actualmente en esta última; miembro del consejo directivo de la Sociedad de Econometría; autor de un afamado texto y de otros libros sobre la misma materia.

IMPORTACIONES, PRECIOS DEL CAFE Y EL TE, INGRESO PERSONAL Y NIVEL GENERAL DE PRECIOS

	C A F E		T E		Ingreso personal (miles de millones de US \$) Tasa anual	Indice de precios al cons. (1947=100.0)
	Importación (miles de sacos)	Precio al por mayor (cents./lb.)	Importación (miles de lbs.)	Precio al por menor (c/ $\frac{1}{4}$ de libra)		
1952 Diciembre	2205	53.8	6931	32.3
1953 Enero	1841	54.0	10466	32.3	280.5	113.9
Febrero	1815	55.3	7949	32.2	281.0	113.4
Marzo	2249	61.8	10590	32.2	283.6	113.6
Abril	2149	57.3	11141	32.3	282.7	113.7
Mayo	1256	55.3	7943	32.3	284.7	114.0
Junio	1278	56.0	9215	32.4	286.3	114.5
Julio	1470	59.3	7506	32.5	287.5	114.7
Agosto	1320	61.5	7766	32.5	287.0	115.0
Septiembre	2130	61.5	10364	32.5	286.3	115.2
Octubre	1261	60.0	9491	32.5	287.8	115.4
Noviembre	1848	58.5	6851	32.6	287.2	115.0
Diciembre	2489	61.3	8745	32.9	287.0	114.9
1954 Enero	2275	72.5	10004	33.2	284.9	115.2
Febrero	1918	76.0	11580	33.2	285.0	115.0
Marzo	1940	85.8	10783	33.2	285.0	114.8
Abril	1922	87.0	18079	33.4	284.4	114.6
Mayo	1098	85.5	13984	33.9	286.2	115.0
Junio	1256	87.0	9828	34.2	286.5	115.1
Julio	979	88.3	5786	34.4	285.7	115.2
Agosto	878	75.5	5765	34.5	285.4	115.0
Septiembre	660	71.8	7114	34.6	286.6	114.5
Octubre	871	70.0	6599	34.8	285.9	114.7

Desde luego tal paralelo no es exacto, pues el ingreso personal, la población, el costo de vida y los precios del té variaron unos pocos puntos de por ciento en una u otra dirección durante los años 1953 y 1954; no obstante, los cambios en estas variables fueron tan pequeños en relación con los ocurridos en el precio y el consumo del café, que en realidad no se violentan los hechos si, en efecto, se considera que tales factores no sufrieron variación alguna.

Durante los primeros nueve meses de 1954, el precio al por mayor del café en Nueva York subió en promedio un 37% sobre el período correspondiente de 1953. Al mismo tiempo las importaciones de café descendieron un 18% durante igual período. Basándose en un cálculo superficial, estos datos sugieren una elasticidad de demanda de aproximadamente -0.5 . Con el objeto de lograr una cifra más exacta del coeficiente de elasticidad, puede estudiarse la variación mensual de las importaciones y los precios al por mayor en 1953 y 1954. Al emplear estadísticas mensuales es necesario eliminar la influencia de las variaciones estacionales, y por consiguiente, debe relacionarse el cambio en las importaciones sobre el mes correspondiente del año precedente con el cambio en el precio sobre el mes correspondiente del año precedente. Como 1952 fue un año relativamente estable, se escogió como año base, y en consecuencia, se miden los cambios en importaciones y precios durante 1953 sobre los meses correspondientes de 1952. Después se calculan los cambios ocurridos en 1954 sobre 1953. En el momento de escribir el presente artículo este sistema da veintidós datos, doce en 1953 y diez en 1954 (datos hasta octubre de 1954 inclusive).

Empleando tales estadísticas mensuales se retardan los precios dos meses sobre las importaciones. Con la excepción de un dato extremo en septiembre de 1954, se obtiene, por medio de una regresión simple de las importaciones sobre los precios:

$$-14.5 \frac{\text{Precio al por mayor (cent/lb.)}}{\text{Import. (miles de sacos).}}$$

como estimación variable de la elasticidad. En períodos en que prevalecen precios altos e importaciones reducidas, la elasticidad es baja. A los precios e importaciones promedio de 1953, la elasticidad es de cerca de -0.5 . Los precios más altos y las reducidas importaciones de 1954 elevan el cálculo del coeficiente de elasticidad a cerca de -0.8 . Cuando los precios llegaron al máximo en el verano

de 1954, el cálculo da por resultado una elasticidad superior a la unidad. Si no se excluye el dato extremo de 1954 de los cálculos en que se basan estos resultados la estimación de la elasticidad es

$$-22.5 \frac{\text{Precio al por mayor (cent/lb.)}}{\text{Import. (miles de sacos).}}$$

Estas estimaciones, que parecen muy altas, dan valores promedios de -0.8 y -1.3 para 1953 y 1954 respectivamente.

A niveles de precios más moderados, como por ejemplo los que prevalecieron en 1952 y a principios de 1953, la elasticidad resulta baja, cerca de -0.5 . A estos niveles, los ingresos provenientes de ventas tienden a subir mientras suben los precios. A precios bastante más altos, por ejemplo los prevalecientes durante el verano de 1954, la elasticidad de la demanda es mayor a la unidad. La reducción de las ventas debida a la elevación de los precios resulta en menores ingresos. Parece pues que los consumidores reaccionan fuertemente si los precios llegan a un nivel suficientemente alto.

Los consumidores no estaban acostumbrados a los precios extremadamente altos del último verano, y su reacción a corto plazo sugiere una gran sensibilidad frente al aumento ocurrido en los precios. Posiblemente, si los precios permanecieran a un alto nivel durante un período largo de tiempo, los consumidores reaccionarían menos a las fluctuaciones que ocurrieran en la proximidad de tales precios; por el momento, no obstante, es probable que los exportadores de café reduzcan sus ingresos totales si los precios aumentan mucho. Si los precios llegan a un nivel mucho más bajo cerca de los niveles a que están acostumbrados los consumidores, es probable que la demanda de café sea bastante inelástica cuando ocurren pequeñas variaciones en el precio, como sucede con muchos de los productos alimenticios de mayor consumo.

La teoría económica de la selección en el consumo sugeriría la sustitución de café por té cuando suben los precios del café mientras los precios del té y otros productos y el ingreso permanecen constantes. Como puede observarse en el cuadro precedente, las importaciones de té sí subieron durante los diez primeros meses de 1954 comparados con los meses correspondientes de 1953. Esta observación le da mayor coherencia al esquema estadístico ya delineado arriba. Es también interesante anotar que

se oyen rumores en Inglaterra relativos a que el alto precio del té prevaleciente ahora tiene por causa la sustitución del café por té en los Estados Unidos, debida a los precios relativamente altos del café.

Otra forma de estudiar el problema de la elasticidad de la demanda consiste en determinar la interrelación existente entre el consumo del café, el precio del mismo, el precio del té, el costo de vida, el ingreso personal disponible y el crecimiento de la población, cuando todos estos factores fluctúan simultáneamente. Desafortunadamente en este caso no gozamos de series estadísticas comparables a las de un experimento controlado con dos variables que fluctúan fuertemente mientras que el resto permanece relativamente estable.

Empleando series estadísticas anuales para el período 1910-1952, sin contar los años comprendidos entre 1942 y 1945, se estima por medio del método de regresión múltiple el consumo per cápita de café como función lineal de:

a) La relación entre el precio del café al por menor y el índice del costo de vida.

b) La relación entre el precio de importación del té y el índice del costo de vida.

c) Ingreso personal disponible per cápita ajustado de acuerdo con las variaciones en el índice del costo de vida.

d) Tendencia secular.

Al expresar el consumo de café y el ingreso disponible en términos per cápita, implícitamente se toma en cuenta el efecto de la población sobre el tamaño de la demanda. No obstante, la población total no es el dato que viene más al caso. Una medida mejor sería la del número de personas en edad de tomar café, tal como el número de adultos. La población ha aumentado y el promedio de edad también ha subido, de tal manera, que fuera de expresar el consumo y el ingreso en términos per cápita, se incluye también una variable de tendencia.

La ecuación de la regresión es

$$\begin{aligned} &\text{Consumo de café} \\ &\text{per cápita} \\ &= 5.78 - 6.46 \frac{(\text{precio del café al por menor})}{(\text{índice de precios al consumo})} \\ &+ 14.40 \frac{(\text{precio de importación de té})}{(\text{índice de precios al consumo})} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} &+ 0.15 \frac{(\text{ingreso personal disponible per cápita})}{(\$ 100)} \\ &(\text{índice de precios al consumo} \times 10^{-2}) \\ &+ 0.18 (\text{año}-1909) \end{aligned}$$

La correlación general es de 0.97; la única variable cuya importancia es pequeña es la del ingreso disponible per cápita.

De esta estimación, basada en las relaciones a largo plazo, resultan tres cálculos de la elasticidad de la demanda bastante interesantes (promedio para el período de tiempo tomado). Son elasticidades relativas a:

A) Precio del café al por menor	=	- 0.26
B) Precio de importación del té	=	0.42
C) Ingreso disponible per cápita	=	0.10

Si cada una de estas variables aumentara un diez por ciento (cada una a la vez mientras las restantes permanecen estables), se podría esperar una reducción en el consumo de - 2.6% o incrementos en el consumo de 4.2% y 1.0% respectivamente.

La elasticidad de los precios es un poco más elevada en valor absoluto, cerca de -0.30 si se toma como base para el cálculo la época más reciente del período tomado en la muestra. Los resultados provenientes del análisis de los datos estadísticos de un largo período de tiempo indican, en general, una elasticidad de precios menor de la que resulta del examen de los datos mensuales, a pesar de que ninguna de las estimaciones llega a la unidad, con la excepción de algunos meses muy recientes.

Se pueden obtener otras estimaciones calculando la regresión del precio del café (ajustándolo al índice de precios al consumo) sobre el consumo per cápita y las demás variables mencionadas arriba. Podría argüirse que tal método es preferible, ya que las suposiciones en que se basan los métodos estadísticos empleados siguen más de cerca el proceso económico real, es decir, la línea principal de causa a efecto que es de cantidad producida (aproximadamente equivalente a la demanda) a precio. Se han realizado otras estimaciones basadas en la regresión del precio sobre las demás variables y usando a la vez otra relación que muestra cómo las fluctuaciones en los gastos públicos generan fluctuaciones en el ingreso personal. Empleando este nuevo método, los cálculos dan resultados algo más altos para todas las elasticidades. Son en relación a:

A) Precio del café al por menor	=	- 0.35
B) Precio de importación del té	=	0.54
C) Ingreso disponible per cápita	=	0.35

Estas estimaciones confirman la naturaleza inelástica de la demanda del café.

Pudieran ser útiles algunas comparaciones con otros estudios estadísticos sobre la elasticidad de la demanda. Una de las estimaciones directas más antiguas es la del estudio del señor J. Kingston (1).

En este estudio el autor relaciona el consumo brasilero al precio del café y la tendencia secular durante el período 1927-28 a 1936-37. Al calcular la regresión de la cantidad consumida sobre el precio y la tendencia, su estimación de la elasticidad varía entre -0.23 al principio del período y -0.06 , pero cuando calcula la regresión del precio sobre la producción y la tendencia, el resultado es superior en valor absoluto, variando entre -0.12 y -0.62 . Estamos de acuerdo con Kingston en la conclusión de que la demanda es inelástica a pesar de que muchas de nuestras estimaciones parciales son un poco mayores para tipos comparables de ecuaciones. La estimación de -0.62 en la última frecuencia (tomando el precio como la variable dependiente) es superior a la nuestra.

R. Stone ha estudiado la demanda de té y café, entre otros muchos productos, en el Reino Unido durante el período 1920-38 (2). El estudio de Stone

(1) J. Kingston "A Lei Estatística da Demanda do Café" Serviço de publicação Agrícola, Rio de Janeiro, Brasil, 1939.

(2) R. Stone. *The Measurement of Consumers' Expenditure and Behaviour in the United Kingdom, 1920-1938*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 1954.

sobre el té presenta analogías interesantes con nuestro estudio de la demanda del café en los Estados Unidos. Inglaterra es el principal importador de té en el mercado mundial y el té es una bebida nacional que cubre a todas las clases sociales. Los Estados Unidos son el principal importador de café en el mercado mundial, y el café es allí una bebida nacional, tanto como lo es el té en Inglaterra. Stone no encuentra mayor elasticidad de ingreso en la demanda de té, esto es, que la población toma cantidades semejantes a cualquier nivel de ingreso. Sus estimaciones de elasticidad de ingreso se basan en una encuesta sobre presupuestos familiares. En nuestra investigación la demanda de café en los Estados Unidos es probablemente menos sensible a las fluctuaciones en el ingreso que a los precios del café y el té. El café se consume tan ampliamente, que los niveles de ingreso no lo afectan gravemente. Stone también encuentra una elasticidad de demanda para el té, basada en el precio, de cerca de -0.2 , y una de sustitución entre el té y el café de acuerdo con el precio del café. Tales resultados son similares a los nuestros sobre la demanda de café en los Estados Unidos durante igual período.

Sus estimaciones de la demanda de café en la Gran Bretaña son muy poco satisfactorias. No ha tenido éxito al calcular los valores para la elasticidad de los precios, pero sí ha encontrado una elasticidad de ingreso considerable basándose en las estadísticas del presupuesto familiar. Esta elasticidad excede la unidad. Tal resultado es plausible en un país donde el café es un artículo de lujo cuyo consumo en cantidades apreciables está restringido a solamente una parte de la población.

RECUPERACION ECONOMICA EUROPEA

(Colaboración especial para la *Revista del Banco de la República*)

Sabido es que el desarrollo práctico del plan Marshall condujo a la creación de dos nuevas entidades internacionales conocidas con los nombres de Organización Europea de Cooperación Económica y de Unión Europea de Pagos. A una y otra pertenecen las diecisiete naciones siguientes: Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda,

Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Federal Alemana, Suecia, Suiza y Turquía.

Los expertos del primero de los organismos mencionados han publicado recientemente un importante

informe intitulado "De la reconstrucción a la expansión". En este documento hácese resaltar los progresos de carácter económico realizados en Europa durante los últimos años, progresos que el señor Walter, director económico de la Organización a que nos referimos, no vacila en calificar de "verdaderamente extraordinarios y aun inesperados".

En el presente escrito nos ocuparemos someramente de los principales aspectos estudiados por los economistas que contribuyeron a este análisis de la recuperación económica de la Europa occidental.

La situación de la economía europea es hoy más favorable que nunca, afirman los autores del informe. La balanza de pagos se ha mejorado en forma espectacular desde que cesaron las perturbaciones originadas por la guerra de Corea. De mediados de 1951 a mediados de 1952, las reservas de oro y de dólares tuvieron una disminución de 1.500 millones de dólares; de mediados de 1952 a fines de 1954, ellas aumentaron en 4.600 millones y su monto actual se ha incrementado en cerca del 50%.

Los objetivos que la Europa occidental se había fijado para 1952-1953 en sus programas de recuperación de 1948, no solamente se han logrado, sino aun sobrepasado, a partir del año 1953. Las exportaciones a la zona del dólar hanse aumentado en una escala mayor de la que se tenía prevista. El comercio entre los países europeos ha alcanzado proporciones superiores a las que se aspiraba obtener, ya que solamente perseguíase restablecer el nivel que ese mismo comercio había tenido en la época anterior al último conflicto mundial. El aumento de un 70% en los cambios intereuropeos de 1954 en relación con los de 1938, es el fruto de la supresión de los cupos y licencias de importación y del funcionamiento de un organismo tan eficaz como lo ha sido la Unión Europea de Pagos. Los cambios mencionados han aumentado en realidad más que la producción interna de la Europa occidental, lo que significa haberse operado una cierta integración de las diversas economías europeas.

El rasgo característico de los años 1953 y 1954 es la simultaneidad de la estabilidad financiera interior, de la expansión de la producción y del aumento considerable de las disponibilidades de cambio. Tales resultados han sido realmente impresionantes y ellos exceden, en conjunto, de lo que se esperaba en esos campos.

La Europa occidental ha disfrutado sin duda de circunstancias excepcionalmente favorables durante los años 1953 y 1954. Debido al hecho innegable de su reciente y vigorosa expansión económica, ella no dispone ya de la capacidad de producción sin empleo que tenía a principios de 1953. Los precios de las materias primas importadas se han reafirmado. La balanza europea de pagos ha sido todavía más favorable en el segundo semestre de 1954. Algunas presiones inflacionistas se han manifestado recientemente en varios países, pero los gobiernos interesados han tomado inmediatamente las medidas necesarias para mantener la estabilidad financiera. Estas fluctuaciones pertenecen al género de aquellas que los gobiernos de los países miembros de la Organización Europea de Cooperación Económica deben normalmente esperar y a las cuales han de adaptar su política económica. Tales fluctuaciones no son, pues, alarmantes, en concepto de los expertos.

De otro lado, ¿puede hoy todavía hablarse del problema de la escasez de dólares, cuando las reservas de oro y de dólares de los países miembros de la Organización han aumentado en la proporción que atrás indicamos?

En el examen de esta cuestión debe considerarse ante todo que los gastos extraordinarios de los Estados Unidos en el extranjero (ayuda económica y gastos militares) han continuado siendo muy cuantiosos y contribuído en forma muy apreciable a la buena situación que hemos descrito. En la sola Europa occidental, la Unión Americana ha gastado a razón de 2.500 millones de dólares anuales en los años 1953 y 1954, y si es verdad que en este último año la ayuda económica norteamericana ha disminuído, también lo es que los gastos militares, por el contrario, han sido aumentados. Mas por extraordinarias que puedan considerarse estas entradas de dólares, no debe perderse de vista la circunstancia de que ellas son parcialmente durables. Dichas entradas, no obstante, seguirán efectuándose por un monto elevado durante los dos años venideros y contribuirán según toda probabilidad al abastecimiento mundial de dólares y en particular al de los países europeos occidentales.

Igualmente deben tenerse en cuenta las restricciones europeas a las importaciones originarias de la zona del dólar. Estas restricciones han sido suprimidas, disminuídas o atenuadas, según el caso, desde hace dos años, por parte de los países miem-

bros de la Organización. Es natural esperar que una mayor liberación de los cambios a la cual habrá de llegarse dentro de algún tiempo, tendrá repercusiones e incidirá necesariamente sobre la balanza europea de pagos.

Así pues, no parece probable que en un futuro próximo pueda hablarse de una penuria general de dólares. Este problema prácticamente ya no existe en la forma aguda que presentaba en la época de la iniciación del plan Marshall. Lo que hoy subsiste es un importante excedente a favor de la Unión Americana sobre las transacciones comerciales corrientes, pero los gastos extraordinarios que los Estados Unidos efectúan en Europa hacen contrapeso a dicho excedente.

Claro es que todavía perduran ciertos problemas más o menos graves de orden nacional y que algunos de ellos interesan a toda Europa. Entre éstos pueden citarse el de la completa liberación de los cambios y el de las economías subdesarrolladas de algunas regiones europeas meridionales.

El informe de los expertos reitera a los países miembros de la Organización algunas antiguas recomendaciones, pero adaptándolas, como es natural, a los cambios operados en la actual situación. De ahí que en materia de política económica interna los expertos no hagan el mismo hincapié sobre los peligros de inflación. Estímase en el informe que por ahora lo que se manifiesta o puede manifestarse son simples presiones inflacionistas y que el riesgo de una deflación en el futuro es cuestión que exige igual vigilancia y precauciones.

Del propio modo, las recomendaciones relativas a la necesidad de incrementar la producción y las inversiones, aparecen en el informe en forma menos acentuada que la acostumbrada en documentos similares de época anterior. Esto es muy explicable, dado el aumento obtenido en las exportaciones; y por lo que hace a las inversiones, los expertos estiman que si bien es necesario que ellas continúen siendo considerables y que algunos países deben consagrarles una fracción aún más elevada de su ingreso nacional, la amplitud de su crecimiento es hoy sin embargo menor que la del período de la reconstrucción económica.

Mas en lo que sí insisten los expertos es en los esfuerzos que deben realizar en la actualidad los países miembros de la Organización. Estos esfuerzos

son de tres categorías, a saber: 1º El mejoramiento de la productividad. 2º El desarrollo de las regiones económicamente retardadas, y 3º La liberación de los cambios y pagos internacionales.

El mejoramiento de la productividad es la resultante de las políticas económicas generales (estabilidad financiera, liberación de cambios, política de inversiones, etc.) de una parte, y de otra, de una acción que pudiéramos llamar específica. Esta acción es de carácter primordialmente nacional, aunque se halla coordinada con una corriente internacional en la cual desempeña un papel muy importante el organismo denominado **Agencia Europea de Productividad**.

El desarrollo de las regiones económicamente retardadas constituye uno de los principales objetivos de los países que integran la Organización Europea de Cooperación Económica. Este problema, que hasta hace poco había estado circunscrito al campo de las simples recomendaciones, ha pasado recientemente al de una acción más concreta, como lo demuestra el caso del plan decenal de Italia sometido al estudio de la Organización en el mes de enero pasado, plan del cual se dio una información general en escrito publicado por la **Revista del Banco de la República** en su entrega de abril último.

La liberación de los cambios y pagos internacionales es una providencia que conduce a la libre convertibilidad monetaria. Y justamente el informe de los expertos contempla esa providencia como un medio de llegar a tal convertibilidad.

La convertibilidad de las monedas, que será el fin alcanzado con la liberación de los cambios, deberá asociarse, en concepto de los expertos, a una política de expansión regular de la producción y al mantenimiento de altos niveles de empleo. Esto no podrá obtenerse sino a virtud de una estrecha cooperación económica entre los países participantes en un amplio sistema multilateral de cambios y pagos internacionales.

Si no interpretamos mal el pensamiento de los expertos económicos a que venimos refiriéndonos, puede decirse que **expansión y liberación** son las dos palabras rectoras de la política económica europea que ellos preconizan en su informe. Porque, en verdad, la asociación de una política de expansión de la producción a una política de liberación de los cambios, es lo que le ha permitido a Europa realizar los progresos tan rápidos a que antes hemos

hecho alusión y lo que habrá de facilitar el aprovechamiento de sus ingentes fuerzas económicas potenciales.

Como datos ilustrativos de la recuperación de los países pertenecientes a la Organización Europea de Cooperación Económica, países que enumeramos al principio de este escrito, insertamos a continuación las cifras demostrativas de la proporción en que han aumentado en 1954 algunos de los principales renglones económicos en relación con el año 1938, o sea con la época anterior a la última guerra mundial:

Exportaciones al resto del mundo.....	+ 70%
Importaciones originarias del resto del mundo...	+ 12%
Exportaciones a la zona del dólar.....	+114%
Importaciones originarias de la zona del dólar..	+ 12%
Cambios intereuropeos.....	+ 70%
Ingreso nacional bruto.....	+ 34%
Producción industrial.....	+ 54%
Producción agrícola.....	+ 30%

El crecimiento de la productividad entre 1938 y 1954, calcúlase que ha sido, en promedio, en los dichos países europeos, de un 15 a un 20%, y en los Estados Unidos de América de un 30 a un 40% más o menos; y el crecimiento del consumo por habitante, estimase de un 11 a un 12% en los países europeos y de cerca de un 45% en la Unión Americana.

Tales son, en líneas generales, los índices que nos revelan la extraordinaria recuperación obtenida por las naciones europeas que se beneficiaron con la ayuda prestada por los Estados Unidos de América a virtud del plan Marshall. No queremos decir con esto que dicha recuperación económica se debe exclusivamente a la ayuda americana, pero tampoco es posible desconocer que sin esta ayuda la situación de los países interesados nunca hubiera llegado a ser tan favorable, y en tan corto tiempo, como lo es actualmente.

ALGUNOS ASPECTOS DE LA "TEORIA DE LOS NUMEROS INDICES"

POR EDUARDO SUAREZ GLASER

(Especial para la Revista del Banco de la República)

Cuando se quiere comparar un determinado fenómeno en diferentes campos de observación, definidos por el tiempo o por el espacio, para medir los cambios de su intensidad, se utiliza la relación existente entre las variaciones del mismo fenómeno que pueden ser de igualdad o unitarias, cuando los términos de la fracción han permanecido invariables. Pero cuando uno de ellos presenta un cambio de intensidad, entonces la relación ya no es de igualdad, sino distinta a la unidad.

Todos estos cambios son los que interesa registrar por este método de relación, con el propósito de conocer tanto la intensidad de la variación como las posibles causas que la han originado.

Partiendo de esta base, se definen los índices como aquellos números que registran los cambios en la intensidad de un determinado fenómeno, cuando dichos cambios se miden en diferentes campos de

observación, determinados por el tiempo o por el espacio, y tomando como base de medida la intensidad de uno de ellos.

Analíticamente se puede expresar la relación en la siguiente forma: Si 1, 2, 3, ..., n son los diferentes campos de observación del fenómeno, determinados por el tiempo o por el espacio, y $V_1, V_2, V_3, \dots, V_n$ los diferentes valores del fenómeno, tomando como base la intensidad en el campo 1, se tiene:

$$\frac{V_1}{V_1}, \frac{V_2}{V_1}, \frac{V_3}{V_1}, \dots, \frac{V_n}{V_1}$$

Si se generaliza tomando como campo de observación t y como período base o , el índice para cualquier período se expresará así:

$$I_o^t = \frac{V_t}{V_o}$$

Una de las condiciones esenciales para que la relación anterior sea válida, es la de que los valores V_t y V_o sean homogéneos. En caso contrario, habrá que homogeneizarlos por medio de sistemas sobre los cuales se hablará adelante. También es necesario que los intervalos de tiempo de la observación sean iguales para ambos términos de la relación.

1—CLASIFICACION

Los índices pueden ser de base fija y de base en cadena.

Son de base fija cuando la unidad de comparación permanece invariable para todos los períodos sucesivos. Así, los índices

$$\frac{V_1}{V_1}, \frac{V_2}{V_1}, \frac{V_3}{V_1}, \dots, \frac{V_n}{V_1}$$

y en general,

$$\frac{V_t}{V_o}$$

son de base fija, ya que $V_o = (V_1, V_2, V_3 \dots, V_i)$ permanece fijo.

Los índices así obtenidos presentan ventajas para determinados usos. Si se quiere medir la intensidad de los cambios de un fenómeno en un determinado período, es necesario que la elección de la base se refiera a un período anterior, considerado como normal o de pocas oscilaciones. Así por ejemplo, para medir la incidencia de la segunda guerra mundial sobre los precios, es preferible que la base sea el año 1935 que se puede considerar como normal. Esta necesidad surge de la influencia inversa que tiene sobre el índice el período base.

Son de base móvil o en cadena cuando el momento base está constituido por el período precedente al cual se refiere el índice. Así, los índices

$$\frac{V_1}{V_1}, \frac{V_2}{V_2}, \frac{V_3}{V_3}, \dots, \frac{V_n}{V_{n-1}}$$

son de base móvil.

Estos índices son de mucha utilidad, por cuanto sirven para dar cabida dentro del fenómeno a los cambios en su modalidad, a más de que se pueden convertir en índices de base fija por medio de un procedimiento sencillo, del cual se hablará posteriormente.

Por otra parte, los índices se clasifican en simples y compuestos según su composición. Son simples cuando son el resultado de la comparación de las intensidades de un solo fenómeno. Son compuestos, cuando se comparan modalidades de un fenómeno que es el resultante de otros muchos.

Los índices compuestos son los más importantes y dan lugar a dos métodos de cálculo diferentes: a) el sistema agregativo, b) el sistema de los promedios.

El agregativo. Se aplica cuando las diferentes modalidades que forman el fenómeno general son homogéneas, en forma tal, que la comparación se puede llevar a cabo mediante la suma de cada una de ellas relacionada con la de la base.

La fórmula se expresa así:

$$I_o^t = \frac{\sum V_{it}}{\sum V_{io}}$$

en donde $V_{1t}, V_{2t}, V_{3t}, \dots, V_{it}$ = Valores en el campo t de observación. $V_{1o}, V_{2o}, V_{3o}, \dots, V_{io}$ = Valores en el campo base de observación.

El de los promedios. Cuando las modalidades de los n fenómenos no son homogéneas, la suma de sus intensidades no tiene significación concreta, luego no puede emplearse el método agregativo. En este caso, la comparación hay que efectuarla en forma individual para cada modalidad, obteniéndose así cifras relativas que son homogéneas y que por lo tanto pueden compararse:

$$\frac{V_{1t}}{V_{1o}}, \frac{V_{2t}}{V_{2o}}, \frac{V_{3t}}{V_{3o}}, \dots, \frac{V_{nt}}{V_{no}}$$

Si se hace

$$\frac{V_{it}}{V_{io}} = I_o^t,$$

la fórmula para el índice será:

$$I_o^t = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + \dots + I_n}{N} = \frac{\sum I_{it}}{N}$$

En el ejemplo anterior la promediación empleada es la aritmética. Como existen infinitos métodos de promedios, podría obtenerse un número igual de sistemas para obtener el índice. Sin embargo, los más

usuales son: el aritmético, el geométrico, el armónico, el mediano y el típico. Su empleo se determina por las características del caso en mención, como se verá en seguida:

a) **Aritmético.** Su adopción no es aconsejable cuando existe mucha diferencia entre los índices parciales, puesto que la promediación aritmética da mucha importancia a los valores extremos. Su fórmula es la siguiente:

$$I_{\square}^t = \frac{\sum I_{it}}{N}$$

b) **Geométrico.** Su empleo es ventajoso cuando la serie de índices es dispersa, pero especialmente es aconsejable por sus propiedades para las series de cocientes. Esta propiedad se define así: "La media geométrica del cociente de las observaciones, es igual al cociente de sus medias geométricas" (*).

La demostración de esta propiedad la trae Yule & Kendal en la siguiente forma: "Si representamos por ejemplo los precios de n mercancías en los años 1, 2, 3, ..., n

$$\begin{array}{cccccc} X_{\square}^I & \dots & X_{\square}^{II} & \dots & X_{\square}^{III} & \dots & X_{\square}^n \\ X_1^I & \dots & X_1^{II} & \dots & X_1^{III} & \dots & X_1^n \\ X_2^I & \dots & X_2^{II} & \dots & X_2^{III} & \dots & X_2^n \end{array}$$

Siendo además:

$$Y_{1\square} = \frac{X_1}{X_{\square}^I},$$

de modo que

$$Y_{1\square}^I = \frac{X_1^I}{X_{\square}^I}, \quad Y_{2\square}^I = \frac{X_2^I}{X_{\square}^I},$$

etc., ...:

$$\begin{array}{cccccc} Y_{1\square}^I & \dots & Y_{1\square}^{II} & \dots & Y_{1\square}^{III} & \dots & Y_{1\square}^n \\ Y_{2\square}^I & \dots & Y_{2\square}^{II} & \dots & Y_{2\square}^{III} & \dots & Y_{2\square}^n \end{array}$$

"sean los cocientes de dividir los precios de las n mercancías en los años 1, 2, 3, ..., n por los del año base (\square).

"Cualquier forma de promedio dará una indicación del nivel medio de los precios, pero si se elige

(*) Yule & Kendal — (Introducción a la Estadística Matemática).

la media geométrica G , y $G_{1\square}$, $G_{2\square}$, representan las medias geométricas de los Y en los años 1, 2, respectivamente, se tiene:

$$\frac{G_{2\square}}{G_{1\square}} = \left(\frac{Y_{2\square}^I}{Y_{1\square}^I} \cdot \frac{Y_{2\square}^{II}}{Y_{1\square}^{II}} \cdot \frac{Y_{2\square}^{III}}{Y_{1\square}^{III}} \cdot \frac{Y_{2\square}^n}{Y_{1\square}^n} \right)^{\frac{1}{n}} \quad (1)$$

$$= \left(\frac{X_1^I}{X_2^I} \cdot \frac{X_1^{II}}{X_2^{II}} \cdot \frac{X_1^{III}}{X_2^{III}} \cdot \frac{X_1^n}{X_2^n} \right)^{\frac{1}{n}} \quad (2)$$

$$= \left(Y_{21}^I \cdot Y_{21}^{II} \cdot Y_{21}^{III} \cdot Y_{21}^n \right)^{\frac{1}{n}} \quad (3)$$

"La primera forma de la ecuación expresa que el cociente de dividir la media geométrica de los números índices en el año 2 por la media análoga en el año 1, es igual a la media geométrica de los cocientes de los números índices de cada una de las n mercancías.

"De la (2) y (3) forma de la ecuación, se deduce que el cociente de la media geométrica de los números índices en el año 2 por la media análoga en el año 1, es independiente de los precios en el año base y es igual a la media geométrica de los números índices para el año 2, tomando como base el año 1."

La fórmula para el índice está expresada así:

$$I = \left(I_1 \cdot I_2 \cdot I_3 \dots I_n \right)^{\frac{1}{n}}$$

c) **Armónico.** Este método de promediación se ve restringido en la misma forma que la media aritmética, es decir, cuando existen valores extremos. Su fórmula es la siguiente:

$$I_{\square}^t = \frac{N}{\sum \frac{1}{I_{it}}}$$

d) **La mediana.** Se expresa por la posición $\frac{N+1}{2}$, después de haber sido ordenada la serie de índices de acuerdo con su magnitud. Su concepto está bien definido como valor central. Su uso es ventajoso para aquellas series sumamente dispersas con valores muy extremos.

e) **El típico,** o valor de mayor frecuencia, es de uso restringido para aquellas series numerosas en donde su cálculo pueda tener algún significado concreto.

Otra clasificación. Los índices pueden ser expresados en forma unitaria, cuando son el resultado de la simple relación por cociente. También pueden expresarse en forma porcentual, cuando se multiplica por ciento la relación unitaria. Esta última forma de presentación es la más común.

2. CALCULO DE LA BASE

En la construcción de los números índices debe tenerse buen cuidado en la escogencia de los métodos y sistemas que deben emplearse en su elaboración. Sin embargo, la elección de la base es sin duda la que más cuidado requiere, pues sobre ella descansa la veracidad de los cálculos posteriores que dan por resultado un determinado índice.

En líneas anteriores se vio cómo la elección del período básico debe referirse a un espacio de tiempo normal, entendiéndose por normal aquel en que el fenómeno presenta sus movimientos regulares. Por otra parte, se ha visto que cuando se quiere observar el movimiento de una serie en un período "anormal", debe tomarse como base un lapso de tiempo de pocas oscilaciones.

El problema que entra a plantearse ahora es diferente. ¿Cuál ha de ser la extensión del período base? Existen índices calculados con base en un mes, uno, dos, tres años, etc. Cuando se toma como base un año, el índice anual es el resultado medio de los índices mensuales. En este caso es indiferente seguir uno de los dos sistemas que se enumeran a continuación:

a — Sumar los valores mensuales para luego dividirlos por los mismos en el año base, de tal manera que:

$$I_A = \frac{V_1^i + V_2^i + V_3^i + \dots + V_n^i}{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}$$

b — Promediar índices mensuales

$$I_A = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + \dots + I_n}{N}$$

En donde:

I_A = Índice anual

$V_1^i, V_2^i, V_3^i, \dots, V_n^i$ = Valores en el año A

$V_1, V_2, V_3, \dots, V_n$ = Valores en el año Base

$I_1, I_2, I_3, \dots, I_n$ Índices mensuales en el año

N = Número de términos (12 para un año).

Como demostración de la anterior afirmación tenemos:

Sean los índices mensuales:

$$\frac{V_1^i}{B}, \frac{V_2^i}{B}, \frac{V_3^i}{B}, \dots, \frac{V_n^i}{B} \quad (1)$$

cuya base $B = \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{N}$ (2)

Así pues, el índice anual en el año base será el siguiente:

$$I_A = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + \dots + I_n}{N} = I \quad (3)$$

igual a $\frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n} = I$ (4)

Si reemplazamos en (3) los índices por sus valores (1) se tiene:

$$I_A = \left(\frac{V_1}{B} + \frac{V_2}{B} + \frac{V_3}{B} + \dots + \frac{V_n}{B} \right) \frac{1}{N} \quad (5)$$

y reemplazando a B por su valor (2),

$$\frac{1}{N} \left(\frac{V_1}{\frac{V_1 + V_2 + \dots + V_n}{N}} + \frac{V_2}{\frac{V_1 + V_2 + \dots + V_n}{N}} + \dots + \frac{V_n}{\frac{V_1 + V_2 + \dots + V_n}{N}} \right) \quad (6)$$

$$= \frac{V_1}{V_1 + V_2 + \dots + V_n} + \frac{V_2}{V_1 + V_2 + \dots + V_n} + \dots + \frac{V_n}{V_1 + V_2 + \dots + V_n} \quad (7)$$

$$= \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n} = I \quad (8)$$

Se puede observar que las ecuaciones (8) y (4) son iguales, de donde la (4) es igual a la (3), o sea:

$$\frac{I_1 + I_2 + I_3 + \dots + I_n}{N} = \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n},$$

lo que equivale a decir que el índice anual es el promedio de los índices mensuales, cuando se toma como base un año. Pero si la base no es anual sino men-

sual, esta condición no se cumple. En otras palabras, cuando se toma como base un mes, no es igual sumar los valores para luego dividirlos por los mismos, que promediar los índices mensuales. Veamos en seguida el porqué:

Sean $V_1, V_2, V_3, \dots, V_n$ los valores en los meses 1, 2, ... n. $V_1 = \text{Base}$. Entonces los índices mensuales serán:

$$\frac{V_1}{V_1} = I_1, \frac{V_2}{V_1} = I_2, \frac{V_3}{V_1} = I_3, \dots, \frac{V_n}{V_1} = I_n \quad (1)$$

En consecuencia, el índice anual será:

$$\frac{I_1 + I_2 + I_3 + \dots + I_n}{N} \quad (2)$$

Reemplazando los índices en (2) por (1) tenemos:

$$\left(\frac{V_1}{V_1} + \frac{V_2}{V_1} + \frac{V_3}{V_1} + \dots + \frac{V_n}{V_1} \right) \frac{1}{N} \quad (3)$$

$$= \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{NV_1} \quad (4)$$

Si se compara la ecuación (4) con la (8) de la demostración anterior se puede observar la diferencia que existe entre ellas:

$$(4) = \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{NV_1}$$

$$(8) = \frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}$$

Expresando el denominador de la (8) en función de N , tenemos:

$$\frac{V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n}{N\bar{X}}$$

en donde \bar{X} es el promedio que multiplicado por N reproduce exactamente la suma

$$(V_1 + V_2 + V_3 + \dots + V_n)$$

La diferencia entre NV_1 y $N\bar{X}$ es fácil de comprender. NV_1 es el producto del número de términos por el valor en el mes base y que según el valor de V_1 dará por resultado una cifra mayor o menor que el valor anual e igual si V_1 coincide con \bar{X} . La diferencia está en que NV_1 no es igual a $N\bar{X}$, siempre que V_1 sea diferente a \bar{X} .

De lo expuesto hasta aquí puede concluirse que el índice anual calculado con base en un mes contiene un error que puede ser por más o por menos según V_1 sea mayor o menor que \bar{X} . Por lo tanto, no es aconsejable tomar como período base un período de tiempo tan corto.

Por otra parte, si se toma como base un período mayor de un año se obtiene una base de mayor consistencia y solidez. No es aconsejable tampoco elegir un espacio demasiado largo, pues de hecho el índice así obtenido permanece reprimido en su trayectoria dinámica, mientras recorre el momento base.

3. CAMBIOS DE BASE

Sobre este aspecto se pueden presentar dos casos: 1º que se quiera convertir un índice de base en cadena en un índice de base fija, o viceversa; 2º que se trate de variar la base del índice del momento "A" (base original) a un momento "B" (nueva base).

Para el primer caso, el de convertir un índice en cadena en otro de base fija, sean $V_1, V_2, V_3, \dots, V_n$ los valores del momento 1, 2, 3, 4, ... n. Si se construyen los índices de base en cadena, de tal manera que la base esté constituida por el período inmediato anterior, se tiene:

$$\frac{V_2}{V_1}, \frac{V_3}{V_2}, \frac{V_4}{V_3}, \dots, \frac{V_n}{V_{n-1}}$$

Para pasar de éstos a índices de base fija, basta efectuar multiplicaciones sucesivas en la forma siguiente:

$$\frac{V_2}{V_1} \cdot \frac{V_3}{V_2} = \frac{V_3}{V_1}; \frac{V_4}{V_3} \cdot \frac{V_3}{V_2} = \frac{V_4}{V_2}$$

y en general,

$$\frac{V_n}{V_{n-1}} \cdot \frac{V_{n-1}}{V_1} = \frac{V_n}{V_1}$$

Asimismo, para pasar de índices de base fija a índices de base en cadena, se empleará el procedimiento inverso, o sea el de las divisiones sucesivas. Sea la serie de índices de base fija:

*La magnitud del error puede calcularse, y así corregirse la serie errada.

$$\frac{V_2}{V_1}, \frac{V_3}{V_1}, \frac{V_4}{V_1}, \dots, \frac{V_n}{V_1}$$

Si los dividimos sucesivamente, obtenemos los de base en cadena:

$$\frac{\frac{V_3}{V_1}}{\frac{V_2}{V_1}} = \frac{V_3}{V_2}; \quad \frac{\frac{V_4}{V_1}}{\frac{V_3}{V_1}} = \frac{V_4}{V_3};$$

y en general,

$$\frac{\frac{V_n}{V_1}}{\frac{V_{n-1}}{V_1}} = \frac{V_n}{V_{n-1}}$$

En el segundo caso, o sea, variar la base del momento "A" (base original) al momento "B" (base nueva), bastará dividir la serie de índices por el relativo o índice del período "B" que se pretende igualar a ciento, consiguiendo con ello que los valores en dicho momento se tomen como base. Sean los índices:

$$I_0^0, I_0^1, I_0^2, I_0^3, I_0^4, \dots, I_0^n$$

Supóngase que se desea variar la base de 0 a 3. Entonces se procede así:

$$\frac{I_0^0}{I_3^0}, \frac{I_0^1}{I_3^0}, \frac{I_0^2}{I_3^0}, \dots, \frac{I_0^n}{I_3^0}$$

Descomponiendo los índices se obtiene:

$$\frac{\frac{V_0}{V_0}}{\frac{V_3}{V_0}} = \frac{V_0}{V_3}, \quad \frac{\frac{V_1}{V_0}}{\frac{V_3}{V_0}} = \frac{V_1}{V_3}, \dots, \frac{V_n}{V_3}$$

En esta forma se pueden efectuar los cambios en la base, aprovechando una de las propiedades de los números índices de base fija, consistente en que presentan una relación por cociente constante e independiente de la base. Cuando se efectúa el cambio de base y se comparan las dos series se observa:

1ª serie

$$I_0^0, I_0^1, I_0^2, I_0^3, \dots, I_0^n$$

2ª serie

$$I_3^0, I_3^1, I_3^2, I_3^3, \dots, I_3^n$$

que entre cada uno de los índices de las dos series hay una relación constante:

$$\frac{I_0^0}{I_3^0} = \frac{I_0^1}{I_3^1} = \frac{I_0^2}{I_3^2} = \dots = \frac{I_0^n}{I_3^n}$$

y descomponiendo los índices:

$$\frac{\frac{V_0}{V_0}}{\frac{V_3}{V_0}} = \frac{V_0}{V_3} = \frac{\frac{V_1}{V_0}}{\frac{V_3}{V_0}} = \frac{V_1}{V_3} = \dots = \frac{\frac{V_n}{V_0}}{\frac{V_3}{V_0}} = \frac{V_n}{V_3}$$

en donde $\frac{V_3}{V_0} = K$ (constante).

Luego si se multiplica la constante K por el índice de base (3) se obtiene el índice en base (0).

Tomando por regla general este aserto, se puede concluir: Para pasar una serie de índices de base "A" a base "B", se multiplica la primera por una constante "K", igual a la relación entre el índice del período "A" calculado con base en el momento "B".

4. PROPIEDADES DE LOS NUMEROS INDICES

En general los índices tienen varias propiedades, que suelen emplearse para medir el grado de bondad de los sistemas de cálculo aplicados para su construcción. En su orden se examinarán:

a) La propiedad de identidad significa que el índice del momento base es igual a la unidad. Así:

$$I_0^0 = \frac{V_0}{V_0} = 1$$

b) La de proporcionalidad constante quiere decir que los índices presentan entre sí cierta relación que es independiente de la base.

$$\frac{I_0^1}{I_0^0} = \frac{\frac{V_1}{V_0}}{\frac{V_0}{V_0}} = \frac{V_1}{V_0}$$

Es precisamente partiendo de esta propiedad de los números índices como se hizo toda la demostración del procedimiento que debe emplearse para los cambios de base.

c) La propiedad de inversión de base se traduce en que el índice (n) de base (o) es igual al inverso del índice (o) con base en (n), de tal manera que:

$$I_o^n \times I_n^o = 1$$

o también,

$$\frac{V_o}{V_n} = \frac{1}{\frac{V_n}{V_o}}$$

de donde

$$I_n^o = \frac{1}{I_o^n}$$

d) Propiedad circular (*). Si se multiplica sucesivamente una serie de índices, de tal manera que el momento del segundo sea la base del primero, el momento del tercero la base del segundo, etc., y por último la base del enésimo el momento del primero, ese producto es igual a la unidad:

$$\text{Así, } \frac{V_1}{V_2} \cdot \frac{V_2}{V_3} \cdot \frac{V_3}{V_4} \cdots \frac{V_{n-3}}{V_{n-2}} \cdot \frac{V_{n-2}}{V_{n-1}} \cdot \frac{V_{n-1}}{V_n} \cdot \frac{V_n}{V_1} = 1$$

Estas cuatro propiedades son generales para todos los índices. Sin embargo, cada forma de construcción tiene sus propiedades individuales que lo hacen preferible a cualquier otro. Así se tiene por ejemplo, que el índice agregativo, el primero de los enunciados en la parte inicial del presente estudio, tiene además de las propiedades anteriores, las siguientes:

a) La de determinación, o sea, que siendo la intensidad de uno o más fenómenos componentes igual a cero en cualquiera de los campos de observación, el índice resultante será diferente de cero.

b) La de asimilación. Si se excluye o incluye dentro del índice la modalidad de un nuevo fenómeno, cuyo índice individual es de la misma dimensión del índice general, éste no se altera.

c) La de asociación. Si en un momento de observación cualquiera, los fenómenos se alteran en determinada proporción, el índice general sufre la misma variación.

Todas estas propiedades pueden demostrarse en forma muy clara. Sin embargo, con el objeto de no hacer demasiado extenso este trabajo y además para no recargarlo excesivamente de fórmulas, se omiten.

Por otra parte, los índices calculados por el método de promedios tienen también ciertas propiedades características a cada uno de ellos.

1º El aritmético tiene:

- a) La de identidad
- b) Determinación
- c) Asimilación
- d) Asociación

Pero carece de las propiedades:

- a) Inversión de base
- b) Independencia de base

2º El armónico tiene:

- a) Identidad
- b) Determinación
- c) Asimilación
- d) Asociación

No tiene:

- a) Inversión de base
- b) Independencia de base

3º El geométrico tiene:

- a) Identidad
- b) Asimilación
- c) Inversión de base
- d) Independencia de base

No tiene:

- a) Determinación
- b) Asociación

4º Mediano y promedio típico. Tienen:

- a) Identidad
- b) Determinación
- c) Asimilación
- d) Asociación
- e) Inversión de base

Hasta aquí se han revisado muy someramente los conceptos básicos que hacen referencia a la mecánica de los números índices. En una entrega próxima se comentarán los diferentes aspectos sobre su ponderación, junto con el tema de la construcción del índice ideal de I. Fisher, y los conceptos complementarios.

(*) Esta es la famosa propiedad explicada por I. Fisher, a la cual él denominó como "prueba fundamental", instrumento indispensable para determinar la bondad de cualquier índice.

VEINTICINCO AÑOS ATRAS

JUNIO DE 1930

Parcial e inestable ha resultado hasta ahora la recuperación económica de cuya iniciación hablaba en el número de mayo la revista del emisor. En el correspondiente a junio de 1930, que es el 32, se dice que "los indicios de una reacción favorable en los negocios que anotábamos en nuestra anterior reseña, se mantuvieron y acentuaron desde entonces", sobre todo en el mercado de valores y en la feria de Girardot, "donde abundaron los compradores y se cerraron numerosas transacciones, si bien a precios aún bajos". Pero en las últimas semanas del mes el mercado de valores se desanimó con bajas en algunos papeles y las ventas del comercio continuaron siendo "por extremo lentas". Para la revista la causa de estas vacilaciones "parece ser la declaración de que el empréstito de \$ 5.000.000 para el Banco Agrícola Hipotecario, que se daba como seguro, se ha aplazado, y la convicción que hoy existe de que no hay que esperar operación de crédito externo para la nación hasta que se haya formulado por el congreso el plan financiero y de obras públicas a que se sujetará la próxima administración".

Sin embargo, la revista anota que "de todos modos hay que reconocer que la situación general ha mejorado. Las reservas metálicas del Banco de la República aumentaron en mayo \$ 1.200.000, cuyo 30% correspondió a oro acuñado entrado a las bóvedas, lo que es signo del restablecimiento de la confianza". Por otra parte, el comercio visible con los Estados Unidos dejó en los primeros cuatro meses del año un saldo favorable para Colombia de \$ 26.713.000. Como las importaciones hechas por Colombia en ese período valieron sólo \$ 19.000.000, "puede asegurarse, aun previendo un considerable aumento de ese renglón de ahora en adelante, que en el año no pasarán de \$ 70 millones, quedándonos favorable la balanza comercial, que tan adversa había venido siendo".

LA SITUACION FISCAL, LA BANCA Y EL CAMBIO

La situación fiscal "sigue siendo en extremo difícil". En mayo las rentas nacionales produjeron alrededor de \$ 3.500.000, un poco más que en abril,

cuando el producto fue de \$ 3.271.000. "Estas cifras, que están aún por debajo de lo que se calculó con un criterio de extrema prudencia al formular el presupuesto nacional, son el más claro exponente de la angustiosa situación del Tesoro", haciendo prever el aumento creciente del déficit fiscal.

La gran baja que han tenido los billetes en circulación ha producido, entre otros efectos, una "alteración profunda" en la proporción que con ellos guardaba la moneda fraccionaria. De ahí que el gobierno y el banco decidieran, de acuerdo con la ley orgánica de éste, destinar los \$ 300.000 que correspondieron al Estado como dividendo de sus acciones en el banco en el segundo semestre de 1929, a retirar moneda de plata. La cantidad que se recoja será fundida y las barras resultantes se venderán, destinándose su valor a recoger más moneda, "y así sucesivamente".

El 20 de mayo resolvió la junta directiva del banco reducir el tipo de descuento al 8% anual para las operaciones comunes y al 7% para las de prenda agraria y las respaldadas con productos agrícolas. Tuvo en cuenta para ello la junta, "aparte de otras consideraciones, el aumento observado en las reservas de oro del banco, la elevación del porcentaje de éstas respecto al pasivo y la considerable baja de los tipos de interés en los centros monetarios del mundo".

Por primera vez en mucho tiempo el movimiento de las oficinas de compensación aumentó de un mes a otro, "lo que refleja claramente la mayor actividad que comienzan a tener los negocios". En mayo el total de los cheques canjeados en todo el país fue de \$ 34.250.000, cifra bastante mejor que la de abril que fue de \$ 29.189.000, pero muy inferior a la de mayo de 1929 que fue de \$ 55.635.000. Los préstamos y descuentos hechos por el Banco de la República a sus afiliados se han mantenido casi sin cambio, con cifras muy cercanas a \$ 13.500.000 en ambos meses, lo mismo que los préstamos al gobierno, que sólo variaron \$ 100.000 entre un mes y otro.

La cosecha de café, con su consiguiente oferta de letras, ha hecho declinar ligeramente, como se preveía, el cambio exterior, "observándose por pri-

mera vez después de muchos meses que el tipo de venta de los bancos es inferior fraccionalmente al del Banco de la República, que es de $103\frac{1}{2}\%$ para cheques por dólares”.

EL CAFE

Dicen las notas editoriales que “después de algunos días de firmeza en el mercado de Nueva York se ha presentado una baja que, si bien afectó principalmente las clases del Brasil, ha alcanzado también a sentirse en las suaves. Parece deberse ella a las crecientes existencias en el interior del Brasil que revelan que la cosecha de Santos superó a todo cálculo y pasará de veinte millones de sacos, y a la incertidumbre que aún reina respecto a los efectos que tendrá la nueva política cafetera que le fue impuesta al Brasil por los signatarios del último empréstito, la que empezará a regir el 1º de julio. Parece que entre los cafeteros del Brasil existe descontento respecto a esa política, pues creen que ella no resuelve el problema para el futuro, y están agitando activamente para buscar nuevas soluciones. Puede todavía presentarse una sorpresa en estas cuestiones”.

En Nueva York las últimas cotizaciones de los cafés colombianos han sido de $18\frac{1}{4}$ ¢ para el “Medellín excelso” y de $16\frac{1}{2}$ ¢ para el “Bueno Bogotá”. En Girardot está la carga de pilado a \$ 37 y la de pergamino a \$ 27. En los primeros cinco meses del año se movilizaron 1.447.045 sacos contra 1.135.415 en igual período de 1929.

NUEVA MISION KEMMERER

Se refieren también las notas editoriales de este número de la revista a la contratación efectuada por medio del doctor Enrique Olaya Herrera, de una misión norteamericana de cinco consejeros, “expertos en varios ramos de la administración pública, las finanzas, la práctica bancaria y la economía política, quienes harán un estudio de la situación del país por esos diversos aspectos e indicarán las medidas que juzguen adecuadas para mejorarla. Es especialmente feliz que la misión venga presidida por el ilustre profesor Kemmerer, quien tan a fondo conoce a Colombia y a quien tanto debe este país por los invaluable servicios que le prestó al frente de la misión financiera que en 1923 estudió y propuso trascendentales reformas bancarias y fiscales”.

LA SITUACION ECONOMICA EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1930

Publica en este número la revista un comentario general sobre la situación económica del país en el primer trimestre del año, refiriéndose al crédito, a la producción, al comercio y a las obras públicas. A ese comentario pertenece este concepto final: “Fue el primer trimestre de 1930 un período de gran depresión en los negocios todos del país, depresión que fue asumiendo muchos de los caracteres de una crisis. Causas de tal situación fueron, entre otras, la paralización de las obras públicas, con la consiguiente desocupación de muchos miles de personas y baja de salarios, que redujo la capacidad adquisitiva de la población cuando el comercio se hallaba recargado de mercancías y de compromisos; la depresión del café, base de los negocios del país; la violenta restricción del crédito cuando más necesario era, y la intranquilidad política que precedió y siguió a la elección presidencial”.

ALGUNAS CIFRAS DE INTERES

Los depósitos a la vista y a término en los bancos accionistas del Banco de la República bajaron de \$ 74.601.000 en abril de 1929 a \$ 56.091.000 en el mismo mes de 1930. La cartera de los mismos bancos pasó de \$ 92.650.000 en el citado mes de 1929 a \$ 79.098.000 en igual fecha de 1930. En cambio los depósitos de ahorros en todos los bancos aumentaron ligeramente entre las dos épocas comparadas, pues subieron de \$ 8.611.000 en abril de 1929 a \$ 8.892.00 en abril de 1930.

En mayo de 1930 el valor en moneda colombiana de varias monedas extranjeras era como sigue: un dólar, \$ 1.0350; una libra esterlina, \$ 5.0369; un franco francés, \$ 0.0406; un franco suizo, \$ 0.2010; una lira italiana, \$ 0.0544; una peseta, \$ 0.1273 y un marco alemán, \$ 0.2475.

Las operaciones efectuadas en mayo en la Bolsa de Bogotá valieron \$ 1.250.550.19 contra \$ 558.549.84 en abril. El promedio diario pasó de \$ 18.618 en abril a \$ 41.685 en mayo.

El índice global del costo de los víveres (primer semestre de 1923=100) en Bogotá fue en mayo de 117.14% contra 124.21% en abril y 140.67% en mayo de 1929.

El área cubierta en metros cuadrados de nuevas contrucciones en Bogotá, bajó de 34.978 en mayo de

1929 a 15.770 en el mismo mes de 1930. Las compraventas de fincas descendieron igualmente en Bogotá, de \$ 2.283.000 en mayo de 1929 a \$ 1.419.000 en igual mes de 1930.

LA SITUACION EN LOS ESTADOS UNIDOS

Dice el cable mensual recibido por el agregado comercial de la legación Americana que "en mayo las condiciones generales del comercio en

los Estados Unidos acusaron una pequeña mejoría. La actividad industrial se mantuvo en buen pie si se considera la apatía natural en esta estación. La industria del acero trabajó al 74% de su capacidad. Los contratos de construcción tuvieron un pequeño aumento. La industria textil redujo sus operaciones. El tráfico ferroviario mejoró un tanto, pero sigue bajo el nivel de años pasados. La tendencia de las operaciones de bolsa fue irregular. Las tasas de interés bajaron y el dinero abundó. Los precios de las subsistencias continuaron flojos".

COMENTARIOS BIBLIOGRAFICOS

INDUSTRIA Y PROTECCION EN COLOMBIA, 1810-1930

Ospina Vásquez, Luis, 1904-

3 h. p., [ix]-xix, 2 h., 531 p., mapas, tabs. (parte dobl.)
24½ cm.

330.986
0761

Este libro del doctor Luis Ospina Vásquez viene a llenar un vacío que ya era notorio en la bibliografía económica colombiana. Sin desestimar, y antes bien declarando paladinamente la importancia de lo hecho hasta el presente por quienes han tratado sobre estas materias, creemos, sin embargo, que esa labor ha sido meramente ocasional y dirigida casi siempre a destacar la supremacía de determinado renglón sobre los restantes. En el pasado siglo y en lo que va corrido del presente, abundan en efecto los escritores que, más por imperativos políticos que por especial afección a esta clase de disciplinas, han expresado en público debate ideas muy acertadas y objetivas en relación con la actividad económica nacional. Podría decirse, inclusive, que la difusión entre nosotros de esta ciencia parece haber quedado reservada a los periodistas y legisladores, y un poco también, en último término, a los sociólogos y estadistas. Porque profesionales de esta materia, enteramente consagrados a ella como lo impone una especialización, realmente sólo ahora empiezan a formarse en Colombia. Si repasamos la lista de los hombres más significativos del país a partir de la independencia, nos será relativamente

fácil ver cómo en su casi totalidad fueron letrados y políticos, doblados muchas veces, por circunstancias especiales, de economistas o hacendistas. Y aun se ha visto repetidas veces el caso de que un general —como aconteció durante el largo e infausto período de las guerras civiles— se viese precisado a deponer la espada para acometer en el congreso o en la prensa el análisis de graves y complejas cuestiones relativas a la producción, el crédito, los mercados internacionales o el comercio. Así, al impulso de estos improvisados economistas, llenos de las mejores intenciones y con un desmesurado afán de acertar, fue cimentándose lenta pero seguramente, la riqueza nacional. El proceso seguido por el país en este sentido es lo que nos muestra en su admirable libro el doctor Ospina Vásquez. Este es ya el estudio de un técnico en la materia, para quien los hechos tienen y cobran importancia por el implícito valimiento que los acredita social y colectivamente, y no por la menguada eficacia que pudiera descubrirseles al ser observados desde un ángulo exclusivamente político. Y bien está que así sea; bien está que el planteamiento o esquematización de las ideas y fenómenos económicos deje de ser ya motivo de ocasionales escauceos literarios, para que empiece a ser tratado con la debida seriedad por quienes de esta disciplina han hecho una profesión noble y patriótica como ninguna. En modo alguno conviene repetir la experiencia del siglo pasado, durante el cual, a cada cambio de gobierno que se operaba, correspondía una pareja mutación de criterio en cuanto al tratamiento que más convenía dar a este género de problemas. A tal prácti-

ca se debe la asombrosa facilidad con que entonces se pasaba de un sistema a otro, adoptándose hoy el que había sido desechado por peligroso la víspera. Esta veleidad tuvo su máxima expresión en el renglón aduanero, con aquello del proteccionismo y el libre cambio.

El libro del doctor Luis Ospina Vásquez ofrece la versión más objetiva de lo que fue la industrialización en Colombia, desde 1810 hasta 1930. Su propósito fundamental es el de "estudiar la relación entre el proceso de industrialización (con signo positivo o negativo: durante mucha parte del período en cuestión el proceso fue en realidad un proceso de desindustrialización) y las ideas y las prácticas en materia de protección industrial". O lo que es lo mismo, establecer en forma precisa la relación existente entre la política económica y esa evolución industrial. El empeño es sobremanera ambicioso, pero en últimas parece que no lo fuera por la admirable maestría con que lo realiza el autor. Nada logró intimidarlo en su tarea; ni siquiera la perspectiva de una intensa búsqueda personal en archivos y bibliotecas para ver de suplir en tal forma la carencia casi absoluta de precisas informaciones. "Los estudios detallados en asuntos económicos —dice— han sido escasos entre nosotros. En particular, faltan generalmente los estudios monográficos bien documentados sobre aspectos de lo económico que se rozan con nuestro tema principal. Por ejemplo: no existe ningún estudio sistemático sobre nuestras sucesivas tarifas aduaneras; en cambio existen estudios bastante completos y valiosos sobre el desenvolvimiento de nuestro comercio internacional... Lo que indica la necesidad de traer más datos a los campos menos estudiados, aun en cantidad que pugne con el carácter general del trabajo". De otra parte los datos estadísticos resultan por lo común deficientes, sobre todo en cuanto a valor y volumen de la producción industrial, capital empleado en ella, número de obreros y salario que devengan, etc. Recuérdese que el censo industrial es sólo de 1945, y que el cálculo de las cifras del ingreso nacional es más reciente todavía.

El doctor Ospina Vásquez ha creído conveniente dividir su exposición por períodos históricos, considerando que de tal manera se facilita mejor el análisis de las diferentes fases del proceso. En efecto, ante la necesidad de escoger entre el método funcional y el topográfico o cronológico, no tuvo reparo en adoptar este último, por las notables ventajas —dice— que ofrece para la presentación de una

masa de datos relativamente grande. Y agrega: "Lo abona también la circunstancia de que en el caso los cortes están mejor definidos y los períodos considerados presentan homogeneidad mayor de lo que sucede generalmente. Quizás la exposición cronológica dé la sensación de movimientos, de actividades inconexas y un poco desorbitadas, tratándose de las empresas fabriles. No está mal que así sea. No hubo en el período que se va a considerar (caída ya en la insignificancia la industria de tipo tradicional) una industria nacional, ni industrias particulares en el sentido en que hoy se puede hablar de una industria nuestra del calzado, de una industria textil... No había sino empresas aisladas". Así, pues, cuando se habla de industrialización el autor se refiere a aquel estado de cosas en que la producción industrial desempeña un papel de importancia en el conjunto de la actividad económica, en que esa actividad incide en forma bien perceptible sobre el conjunto de la vida del país.

El libro se inicia con un capítulo denominado "Los antecedentes", en el cual estudia el autor, punto por punto, todos los factores de orden físico, religioso, etnológico, jurídico y social que concurrieron a la formación de nuestro país, desde el descubrimiento y a lo largo de la colonia. Particularmente interesante resulta el proceso de dominación de la raza indígena por parte de los españoles, mediante el empleo de la fuerza. Los primeros contactos de indios y blancos fueron ásperos, dice el doctor Ospina. Y agrega: Pasado el choque de la conquista, el indio cae en un estado que bien se puede llamar de servidumbre: se coarta drásticamente su libertad de movimiento; se le somete, fuera de los tributos que persigue el encomendero, a un minucioso sistema de prestaciones de servicios en las empresas agrícolas de los blancos (en sentido cultural), o para fines de utilidad general: mitas para el transporte de leña, para obras públicas; y —lo que en un tiempo fue particularmente opresivo— para el transporte de personas y mercancías a hombros, para la boga en el Magdalena y para el trabajo de las minas... "Esta situación tuvo caracteres gravísimos en los primeros tiempos de la conquista, pues ya después, iniciada la época colonial, la conducta de los peninsulares fue cediendo en dureza gracias al interés efectivo mostrado por la Corona para prevenir y castigar los abusos. Por otra parte —dice el autor— la raza indígena mostró cierta capacidad para adaptarse a las nuevas circunstancias sin caer en la degradación y la pasividad totales; y tampoco la conquistadora

—pese a todos los abusos y atropellos que con razón se le pueden enrostrar— se empeñó en rechazarla y deprimirla intolerablemente. El hecho mismo de la calidad muy mediana de las culturas indígenas favoreció la asimilación. El lenguaje no era barrera entre las razas: los indios abandonaron el suyo con prontitud, y no demostraron mucho apego a su religión ni a la mayor parte de sus costumbres”.

Así, pues, en forma lenta pero firme, empezó a cumplirse en el orden racial el proceso de mestización, a tiempo que se asimilaban las manifestaciones más sobresalientes de la cultura hispánica. En el campo económico el predominio se cumple mediante el funcionamiento de instituciones tan deprimentes como la encomienda, los resguardos y las mitas, con todas las implicaciones de diverso orden que les eran naturales, y que en este capítulo de la obra se estudian con sorprendente minuciosidad. No queda, en efecto, nada que no sea sometido a riguroso análisis crítico, previo el más exigente planteamiento histórico. Es así como se consagran extensos apartes a la explicación detallada de aspectos económicos de la colonia, tales como el latifundio, la actividad general en toda la faja oriental del territorio, en cuanto a agricultura, ganadería y minería; la navegación en el Magdalena, las distancias y fragmentación e incomunicación entre las regiones; la política monetaria; el mercado de crédito, que era uno de los rasgos originales de la vida colonial; el sistema fiscal impuesto por España y la Nueva Granada; el comercio internacional y el propio intercambio entre las colonias, ilustrado esto con cifras, precisas en lo posible; tráfico marítimo, fluvial y terrestre; y la actividad industrial. Acerca de esta última hace el doctor Ospina muy juiciosas y certeras reflexiones. Después de ofrecer una visión del estado en que se encontraba la industria española, y, sobre todo, de la decadencia a que había llegado, manifiesta que España, a pesar de que sus productos eran malos y caros, y de que no podían abastecer a las colonias americanas (ni siquiera a la metrópoli) se obstinaba en obligarlas a proveerse en sus puertos; “tenía que dejar llegar a ellos mercancía no española, pero gravaba su entrada y le ponía estorbos y formalidades numerosas... Esto comprendía el monopolio del comercio trasatlántico para la metrópoli, pero, contra lo que se ha creído, no se llevó a sus últimas consecuencias el sistema de restricciones; y no hay para qué decir que en la práctica los principios sufrieron muchos quebrantos. Era perfectamente imposible cerrar totalmente el paso al contrabando, y en los últimos

tiempos de su dominación, en años de guerra, que fueron muchos, España se vio obligada varias veces por la necesidad a autorizar la entrada de barcos extranjeros a los puertos de América o a permitir con ciertas condiciones el comercio entre sus colonias y países no españoles... Así se fue fortaleciendo aquel vínculo, iniciado por el contrabando, entre nuestros puertos y los de las antillas inglesas, francesas, holandesas y danesas, que fue rasgo tan marcado de su comercio en los primeros tiempos de nuestra vida independiente”.

Sin embargo, a pesar de que en el fondo estas restricciones podían tener un sentido proteccionista para las industrias autóctonas americanas, lo cierto es que por parte de la metrópoli, y aun de los propios funcionarios locales, se tomaron medidas directamente encaminadas a frustrar cualquier posible desarrollo industrial de estos países. De donde resulta difícil establecer, aun hoy, si las industrias americanas fueron protegidas o perseguidas. Según el autor, fueron ambas cosas. Pero si se hubiera de decir —agrega— qué fueron más, habría que resolver, me parece, que fueron protegidas: sin las regulaciones y gravámenes a que se sometía el comercio internacional es dudoso que hubieran podido subsistir en la medida en que subsistieron, por más libertad que se les hubiera dado, por lo menos una vez que la revolución industrial hubo tomado algún vuelo en ciertos países de Europa occidental. El autor no tiene inconveniente en afirmar, por eso, que la vida industrial de las colonias fue muchísimo más intensa de lo que se admite usualmente. Y para corroborar su tesis, presenta la más abundante documentación que se conozca sobre la materia, particularmente por lo que hace a la industria casera o pequeña, que llegó en algunos sitios a un grado de perfección relativa, y a la textil. Sobre esta última actividad presenta el autor el más completo e interesante estudio, que arranca desde los primeros tiempos de la colonia, haciendo el recuento del proceso de mecanización consiguiente al desarrollo de la industria. A todo lo largo del período se notan los esfuerzos cumplidos por los naturales para favorecer la industrialización del país, advirtiéndose, al final principalmente, el predominio que tomaban las ideas librecambistas, tendientes a garantizar libertad a los criollos para comerciar directamente y sin estorbos con el exterior.

En el capítulo segundo, período de 1810 a 1830, se aprecia, como es lógico, un movimiento oficial, aunque tímido, hacia el aprovechamiento en el campo económico de los efectos de la independencia lo-

grada en el campo político. La nueva orientación hubo de buscarse venciendo muchos obstáculos, ya que, como muy claramente lo anota el autor, no había mayor disposición para introducir modificaciones drásticas en un mecanismo complicado y difícil de entender que, bueno o malo, seguía funcionando sin tropiezos extraordinarios en la atmósfera de la transformación política iniciada en 1810. Lo primero que era necesario modificar y que, al menos teóricamente se modificó, era lo referente al sistema fiscal, sobre cuyo verdadero sentido se hicieron declaraciones muy explícitas en los diferentes textos constitucionales, particularmente en Cundinamarca —lo que hoy es Colombia—. Además se entró a estudiar todo lo referente a privilegios industriales, gravámenes a las herencias, modo y manera de atraer al país extranjeros industriuosos, de la concesión de ventajas al comercio y a los barcos británicos a cambio de ayuda militar y financiera, etc. Pero sin que en la práctica se hubieran adoptado medidas o efectuándose cambios realmente drásticos en ningún orden, al menos hasta 1821, cuando se reunió en el Rosario de Cúcuta el primer congreso de la Gran Colombia. “En realidad, en el pensamiento de los ideólogos de la época la reforma fiscal se confundía, o casi, con la reforma o regeneración de la economía nacional. Como la mayor parte de sus predecesores de la colonia, parecían no dudar de que, a más de la independencia política, y de la extensión consiguiente de las libertades civiles, una reforma fiscal en el mismo sentido era lo indispensable para estimular a grandes actividades y llevar a gran altura la vida económica del país...”. Así, las reformas fiscales que se propusieron los primeros legisladores se encaminaron primordialmente a la supresión de algunos gravámenes particularmente opresivos u odiosos: la venta de ciertos cargos públicos (oficios vendibles y renunciables); el derecho que pagaban los que lavaban oro en pequeña escala (mazamorreros); la capitación a que estaban obligados los indios; las deducciones: **mesada eclesiástica, medias anatas, anualidad**, de las rentas o emolumentos de ciertos cargos civiles o eclesiásticos, el derecho de sisa, el derecho de 5% ad valorem llamado **impuesto de exportación interior**; algunos **peajes**; pero las urgencias y la confusión política de 1826 hicieron que algunos de estos gravámenes renacieran. Como innovaciones positivas, está la que establecía la contribución directa en el sistema fiscal. Además, se procuró mejorar las relaciones mercantiles internacionales, eliminando las restricciones a que habían estado sometidas, para lo cual se manifestaba que la nueva nación abría las puertas

“al comercio de todas las gentes”. Esto sin perjuicio, naturalmente, de que se continuara con el sistema de aforo que había regido en las colonias, y que fijaba el precio que se daba a cada mercancía para el efecto del gravamen; la tarifa, por su parte, fijaba el gravamen como porcentaje sobre el precio del arancel. También se operó un importante cambio en el sentido de eximir de derechos de importación a las mercancías que venían por tierra. Sin embargo, ningún criterio firme se había adoptado hasta entonces acerca de una política proteccionista. El doctor Ospina Vásquez analiza aquí el pensamiento de los hombres más representativos, para terminar con que la ambigüedad entre el libre cambio y el proteccionismo es típica de la época. Una cosa queda en claro de todo esto, y es que la misma anotada indecisión, así como las conveniencias políticas y las necesidades fiscales inducían a los conductores a formular tarifas igualmente fiscales en la intención, es decir, lo suficientemente altas para que fuesen productivas. Dentro de este régimen proteccionista, fueron desarrollándose muchas de las industrias nacionales y los capitalistas extranjeros y del país pudieron emprender así actividades considerables en el comercio internacional. Poco a poco la industria tradicional fue cediendo el paso a una de tipo moderno. Esto resultó más notorio en el renglón de los textiles. “Más tarde se llegaría a la producción altamente mecanizada, pero por el momento, y por bastante tiempo, la Nueva Granada no estaba en capacidad de emprenderla: faltaban capitales, faltaba que se trabajaran las minas de hierro y se facilitara la construcción y el sostenimiento de maquinaria en el país, que la mano de obra adquiriera mejores conocimientos y destreza, que se ampliaran y facilitaran las comunicaciones, y sobre todo, ‘que nuestra población se aumente hasta el grado de no poder sostenerse por la agricultura’ ”.

El segundo período, que se inicia en 1830 con la disolución de la Gran Colombia, y que va hasta 1845, se caracteriza por un predominio casi absoluto de las ideas proteccionistas. Esto explica que la principal renta que tenía entonces la nación fuera la de aduanas, aunque menos importante relativamente que en tiempos de la Gran Colombia, sin duda por la mayor significación que había cobrado la del tabaco. En 1841 guardaba una proporción con las rentas nacionales de 40%. “En todas las tarifas de este período se conservaron los derechos diferenciales en favor de la mercancía que venía en barcos nacionales... A más del derecho princi-

pal de importación recaían sobre la mercancía que entraba al país ciertos derechos secundarios: la alcabala o seudo alcabala; el derecho de consulado o de comercio; en 1842 (decreto de 2 de julio) se impuso un sobreimpuesto del 2% sobre el valor de las mercancías importadas, destinado específicamente al pago de sueldos militares atrasados. Estos y otros derechos fueron abolidos por la ley de 5 de junio de 1844, que estableció un único **derecho de importación**.

Como lo que ahora se deseaba más ardientemente era favorecer y estimular el desarrollo industrial del país, los prohombres de Colombia, o al menos muchos de ellos, creían que el camino indicado era el de un vigoroso proteccionismo, en contraposición al pensamiento de quienes habían confiado demasiado en una supuesta correlación entre libertad y desarrollo económico normal, entre la ausencia de intervenciones y la prosperidad. Para los conductores de ahora no bastaba, pues, quitar trabas y estorbos. Como proteccionistas más o menos convencidos figuraban el general Santander, padre del liberalismo colombiano, los doctores Soto y Aranzazu, liberal el primero y conservador el segundo, don Rufino Cuervo y don José Ignacio de Márquez, a quien se debe la exposición más perfecta de los principios de esta escuela. La victoria de los proteccionistas sólo vino, sin embargo, a cobrar forma en la tarifa de 1833, "la primera propia que tuvo la Nueva Granada". En ella parecían adoptarse las tesis extremistas del señor Márquez, habiéndose decidido en último término por una de tipo más moderado, según indicación del secretario de Hacienda. En qué forma operó y qué consecuencias trajo para el desarrollo económico del país, es cosa que el doctor Ospina analiza con la mayor minuciosidad. Vale la pena destacar a propósito el siguiente hecho: "En la protección de la época la industria tradicional más importante, la de textiles, quedaba relativamente desamparada. Parece que se hubiera creído que la decadencia de la industria de este tipo era irremediable, y que lo mejor era dejarla acabar suscitando para reemplazarla otra de tipo más moderno, a cuyo fin se podían conceder privilegios exclusivos y otros estímulos, de acuerdo con el carácter de la época". En todo caso, la situación de las industrias tradicionales había empeorado notablemente debido a la reciente crisis política y económica.

El período 1845-1861 —capítulo IV— se caracteriza por dos hechos fundamentales: descentralización administrativa y libre comercio. Fue una época de peligrosa agitación, pues durante ella toman

cuerpo los partidos políticos, se realiza el famoso 7 de marzo, se presenta el golpe de Melo, que pone fin al gobierno de Obando, se levanta en armas Mosquera y se instaura prácticamente el federalismo por las constituciones de 1853 y 1858. Estos movimientos políticos determinaban sustanciales modificaciones en el campo económico: en 1851 se decreta la libertad de los esclavos que aún existían en la república, con las consiguientes repercusiones sociales; por imperativos políticos se procede a la liquidación efectiva de los resguardos, como medida tendiente a acabar con el régimen de excepción a que estaban sometidos los indígenas; también por circunstancias políticas se adopta el régimen de descentralización administrativa y fiscal, viéndose la nación precisada a desprenderse en favor de las provincias de muchas de sus mejores rentas, lo cual trae como consecuencia que para contrarrestar sus efectos se introduzcan reformas en el sistema aduanero, etc. Con estas medidas, y por la tendencia general de la economía, se favoreció el comercio exterior. Los gobernantes tuvieron entonces como principal preocupación la de mejorar las comunicaciones, de modo particular la vía del Magdalena. Estos cambios que se introducían en la vida del país tuvieron repercusiones desfavorables para la industria. "Las telas nacionales no eran usadas sino por las clases menos acomodadas, a falta de poder usar otras". Esto no obstante, aún se mantenían en producción los telares y fábricas, proveyendo a las necesidades de gran parte del mercado.

El período de 1861 a 1880 —capítulo V— se caracteriza por una actividad pura y simplemente política. Por lo que hace al aspecto fiscal, no había año que no se saldara con déficit, debido a las desastrosas consecuencias que dejó la guerra del 60. Pero lo que de modo más directo pesaba sobre el fisco a partir del 70, fue la práctica, que cada vez se afianzó más, de conceder auxilios nacionales para toda clase de obras. El desgüeño administrativo de una parte, y el monopolio que de las funciones del Estado tenía un grupo, de otra, suscitaron profunda reacción en los principales sectores de la sociedad, reacción que vino a culminar con la reforma constitucional de 1886 y con la aduanera de sentido proteccionista de 1880. "La organización fiscal no sufrió transformaciones mayores. La composición del complejo rentístico era semejante a la del período anterior, pero acentuada la dependencia del fisco sobre las aduanas. Estas no daban menos del 60 al 70% de las rentas efectivas y reales. Seguían las salinas, muy de lejos; y lo que figuraba como renta de salinas en los presupuestos era el produc-

to bruto; el porcentaje de los gastos sobre lo recaudado era mucho mayor que en la de aduanas, naturalmente". Las vías de comunicación mejoraron notablemente durante el período, pues los Estados, libres de las obligaciones y compromisos que gravitaban sobre la nación, pudieron dedicar a estos fines buena parte de sus entradas. En varias ocasiones —1860, 1866, 1875— se hicieron ensayos de papel moneda, pero sin mayores consecuencias. La necesidad de facilitar el transporte desde el interior hasta el mar, para efectos del comercio con el exterior, determinó la construcción de varias vías férreas: Buenaventura-Cali; río Zulia-Cúcuta; Paturia (río Magdalena) a Bucaramanga o Piedecuesta; Puerto Berrío-Medellín; Barranquilla-Sabanilla; y el de Santa Marta a la ciénaga del cerro de San Antonio. Estas líneas, sin embargo, no llegaron a prestar un positivo servicio. Fue un gasto inútil, que bien pudo destinarse a mejorar otras vías del interior. Como productos de verdadera importancia figuraban, entre otros, el tabaco, la quina, el añil y el algodón, de los cuales, así como del oro se exportaban cantidades apreciables. En esta parte del libro se presenta un interesantísimo cuadro que muestra la situación del comercio de nuestro país con los Estados Unidos durante el lapso de 1864 a 1881, y el que deja ver el rápido descenso alcanzado en el tabaco y la quina. Del mismo modo, se hace particular referencia a la agricultura, a cuya prosperidad se consagraron notables esfuerzos. Fue entonces cuando se hicieron los primeros estudios serios sobre el café y sus posibilidades de exportación. En favor de este cultivo se pronunciaron con empeño admirable muchos de los hombres más notables. El resultado, dice el doctor Ospina Vásquez, fue la creación de nuestra industria cafetera, de importancia enorme para nosotros, y no insignificante en la escala mundial. Con sorprendente acopio de documentos y datos históricos, el autor estudia el pensamiento económico de los dirigentes más señalados, precisando en sus contornos y alcances reales la influencia ejercida por ellos sobre la marcha general del país. Todos los renglones de la actividad nacional —agricultura, ganadería, minería, industrias, etc.— son analizados a fondo y con mucha objetividad.

El período de 1880 a 1902 —capítulo VI— se marca por hechos de notoria trascendencia en el campo administrativo y político del país. Entre los principales figura la Carta del 86, que puso fin a la querrela de centralismo y descentralismo mediante la adopción de la forma unitaria. Esta modalidad administrativa recortó sensiblemente las capacida-

des fiscales de los Estados, que se convirtieron en departamentos. Otros hechos sustanciales fueron: recurso del papel moneda; apertura de operaciones del Banco Nacional el 1º de enero de 1881; intensificación en la construcción de ferrocarriles, con el consiguiente abaratamiento de los fletes; incremento en la exportación de café, pues del par de millares de sacos que se despachaban en la segunda mitad de los setentas se pasó a 30.000 en 1896 y a 60.000 al terminar el siglo. Este hecho es el más significativo de la época, como que abre nuevos y definitivos caminos a la economía nacional. Ya entre 1880 y 1898 se había llegado a cerca de 500.000 sacos. Todo a tiempo que el señor Núñez hacía una espectacular entrada al proteccionismo, estimulada, al parecer, por cálculos puramente políticos, de donde es obvio presumir que su implantamiento era rechazado con ardencia por no pocos ciudadanos. La tesis oficial quedó consignada en la ley 40 de 1880. De ella, y de las que posteriormente se expidieron para modificarla o adicionarla, hace el doctor Ospina Vásquez un análisis pormenorizado. También hace un completo recuento sobre el desarrollo que empieza a tener la industria, sobre todo la de textiles.

Sobreviene durante el período de 1902 a 1909, el gobierno del general Reyes. Entonces, como recurso importante para sortear la crisis provocada por la guerra de los Mil Días, se lanza la primera emisión en firme de papel moneda. Las rentas anuales llegaron fácilmente a 15 y 16 millones, lo que permitió dar efectivo impulso a las públicas. "El proteccionismo de Reyes llevaba al plano de la eficacia el sistema proteccionista esbozado por Núñez; y, como en el caso de Núñez, el fundamento último de esa política no era propia o principalmente económico. El fomento a las empresas fabriles era un elemento, un elemento muy importante, en la reorientación que Reyes, y el grupo que lo rodeaba, querían dar a la vida política y social del país. Se trataba de encontrar la manera de atenuar la pugna política, que lo había hecho invivible, de que la atención no se fuera exclusivamente a lo político, y de que la discusión política misma tomara otros temas y otros rumbos". En esta empresa contó el primer mandatario con la decidida y entusiasta colaboración de los partidos. Las fábricas empezaron a trabajar en firme, utilizando los brazos ociosos de que estaba recargado el país y que se contentaban con remuneraciones relativamente bajas. Las nuevas tarifas estimulaban la producción nacional de textiles, que ya empezaba a ocupar la atención de los capitalistas antioqueños. Además, para fomentar en debida forma su desarrollo, se tomaron medidas de otro tipo, directas y

particulares: subsidios, garantías de rendimiento sobre el capital, etc. En esta nueva etapa de industrialización, estimulada por Reyes, Medellín ocupó desde el principio el primer puesto.

Durante el período de 1909 a 1930 se continuó la política de conciliación de Reyes. Las reformas fiscales —dice el doctor Ospina Vásquez— quedaron concretadas principalmente en el cuerpo de disposiciones inspiradas por la Misión Kemmerer: sobre formación y fuerza restrictiva del presupuesto, sobre contabilidad nacional, sobre administración y recaudación de las rentas nacionales, sobre impuesto sobre la renta, sobre banco central, sobre establecimientos bancarios, y otras. El moderno desarrollo económico del país y la notable prosperidad lograda en muchos de sus renglones, fueron una consecuencia del nuevo giro que se daba a los asuntos bancarios y monetarios, junto con la organización de la Bolsa de Bogotá, que abrió a insospechadas perspectivas el mercado de papeles. El sistema vial mejoró considerablemente; los presupuestos de rentas se elevaron año por año; el café consolidó su posición como fundamento insustituible de la estabilidad nacional; el proteccionismo arraigó en la

política oficial, a pesar de los violentos debates que suscitaba; y, en fin, el período se caracteriza —según el autor— por cierta estabilidad en el régimen aduanero, sin duda por correspondencia en la estabilidad política y en los sistemas del proteccionismo.

En la parte final de su libro —Reseña y Epílogo— incluye el doctor Ospina Vásquez un interesantísimo estudio sobre la actividad económica del país hasta 1954. En este aparte, que consideramos fundamental para el conocimiento de lo que es hoy Colombia, en los diversos órdenes de su trabajo, hace el autor consideraciones tan acertadas sobre estos temas, que bien merecen la atención de industriales y gobernantes. En ninguna de las publicaciones que al respecto se han hecho últimamente entre nosotros, se descubre mayor idoneidad ni más severo y sereno criterio para la exposición de estos complejos fenómenos. La presente reseña no alcanza, por eso, a dar sino una versión muy incompleta y tal vez defectuosa de lo que es y representa este libro, que no hemos vacilado en calificar de admirable.

JAIME DUARTE FRENCH

DECRETOS DEL GOBIERNO NACIONAL

JUNTA ORGANIZADORA DE LA CONFERENCIA DE LA CEPAL

DECRETO NUMERO 1416 DE 1955

(mayo 26)

por el cual se crea la Junta Organizadora de la Conferencia de la CEPAL.

El Presidente de la República de Colombia,

en uso de sus facultades, y en especial de las que le confiere el artículo 121 de la Constitución nacional, y

CONSIDERANDO:

Que el VI Período de Sesiones de la Comisión Económica para la América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL) se celebrará en Bogotá entre el 29 de agosto y el 15 septiembre de 1955, y

Que el 6 de mayo de 1954 fue suscrito entre el Gobierno de Colombia y las Naciones Unidas un Acuerdo para la Reunión del VI Período de Sesiones de la Comisión Económica para la América Latina (CEPAL) de las Naciones Unidas —Bogotá 1955—,

DECRETA:

Artículo primero. Créase una Junta Organizadora de la celebración, en Bogotá, del VI Período de Sesiones de la Comisión Económica para la América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL), que se denominará "Junta Organizadora de la Conferencia de la CEPAL", la cual queda facultada para tomar todas las medidas necesarias para el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Gobierno, de conformidad con el Acuerdo suscrito entre éste y las Naciones Unidas el 6 de mayo de 1954.