

REVISTA DEL BANCO DE LA REPUBLICA

Año XI

Bogotá, octubre 20 de 1938

No. 132

Notas Editoriales

La situación general

No obstante que en el período que hoy reseñamos culminó la crisis política europea, en forma tan alarmante que llegó a considerarse que era cuestión de breves horas el desencadenamiento de la guerra, lo que tuvo que repercutir en todo el mundo, no puede decirse que eso haya afectado apreciablemente la situación interna de Colombia, debido a que varios de los factores favorables que en ella han venido actuando continuaron obrando en esas circunstancias, como el aumento de la producción de oro, que en septiembre llegó a la cifra más alta registrada en la historia minera del país; las considerables inversiones en las explotaciones petrolíferas, especialmente en la construcción del nuevo oleoducto del Catatumbo, que promete para pronto un muy considerable aumento en la producción del precioso combustible, y la ampliación en los equipos y en la producción de varias de las fábricas que funcionan en el país. Y a ello se agregó que afortunadamente, contra lo que era de temerse, los precios del café en el exterior apenas se aquietaron en esa crisis y pasada ésta han experimentado una reacción de alza que los ha llevado ya a nivel superior al de los últimos años, sin haberse recurrido a medidas artificiales, lo que les da características de estabilidad y solidez.

Lo cierto es que el desarrollo comercial e industrial de la nación sigue su curso normal, como lo demuestra el movimiento de las oficinas de compensación de cheques, que en el mes pasado llegó a la más alta cifra registrada desde que ellas funcionan, y el importante aumento que en ese mes tuvieron las operaciones bursátiles, que superaron sensiblemente las del mes anterior y las de septiembre de 1937, con mejores cotizaciones y escasez de vendedores para la mayor parte de los valores, lo mismo que la mayor actividad que en las transacciones de propiedad raíz se viene observando.

Pero esa situación de bonanza sigue inquietada por la persistente tirantez de la política europea. Pues si en el mes pasado pudo evitarse la catástrofe de la guerra, gracias sólo a los esfuerzos del primer ministro británico y a la eficaz intervención del jefe del gobierno de Italia y del presidente Roosevelt, y en la histórica conferencia de Munich se llegó a un acuer-

do entre las cuatro grandes potencias occidentales, que salvó por el momento la civilización europea, ello desgraciadamente se hizo a costa de la desmembración de una nación y dejó enfrentadas ideologías antagónicas y encontradas ambiciones, que mantienen a todas las naciones del antiguo continente en pie de guerra y en febril actividad armamentista, creando una situación que aun sin efusión de sangre las llevará a la ruina material y moral, con indecible daño para todos los pueblos de la tierra.

La situación fiscal

El producto de las rentas nacionales tuvo en septiembre un aumento muy considerable, pues llegó a \$ 10.099.000 contra \$ 6.792.000 en agosto precedente y \$ 6.503.000 en septiembre de 1937. El aumento que se anota se obtuvo en el renglón del impuesto de la renta que, como es sabido, se recauda en estos meses del año. El producto de las rentas nacionales en los primeros nueve meses del año asciende a \$ 56.385.000, contra \$ 52.958.000 en igual período de 1937.

Las apropiaciones para los gastos públicos nacionales en septiembre se fijaron en \$ 7.333.000.00.

La banca y el mercado monetario

Disminuyeron considerablemente en septiembre los préstamos y descuentos del Banco de la República a las instituciones afiliadas, pues de \$ 16.375.000 pasaron a 13.833.000, como también los hechos directamente al público, que de \$ 2.065.000 que sumaban en 31 de agosto bajaron para el 30 de septiembre a \$ 1.807.000. Los préstamos a cargo de la Federación Nacional de Cafeteros quedaron cancelados, y los avances al Gobierno sobre la concesión de salinas pasaron en el curso del mes último de \$ 20.366.000 a \$ 20.285.000.

Los billetes en circulación del Banco de la República, que en agosto 31 valían \$ 51.602.000, subieron a \$ 52.715.000 para el 30 de septiembre; y los depósitos en el mismo Banco se mantuvieron casi sin alteración pues pasaron entre esas dos fechas de \$ 39.752.000 a \$ 39.634.000.

El medio circulante en el país quedó al fin de septiembre en \$ 112.396.000, y era al empezar ese mes de \$ 108.645.000.

Las reservas de oro y divisas libres del Banco aumentaron considerablemente en ese mes, pues pasaron de U. S. \$ 22.823.000 a U. S. \$ 24.824.000. En esas cifras corresponde a oro físico, respectivamente, 572.771 onzas finas, por U. S. \$ 20.047.000 y 653.477 onzas, por U. S. \$ 22.872.000.

Oficinas de compensación

Como ya hemos anotado, el movimiento del canje de cheques registró en septiembre la cifra más alta alcanzada hasta ahora, y el aumento correspondió a la oficina de Bogotá. El dato comparativo, en miles de pesos, es así:

	Septiembre 1938	Agosto 1938	Septiembre 1937
En el país....	91.313	80.249	65.195
En Bogotá...	48.808	36.030	29.343

Cambio exterior

Tan pronto como pasó la inquietud creada por la crisis europea y no obstante ser la época actual del año de escasez de divisas, ha vuelto a manifestarse la tendencia a bajar de la cotización del dólar, quedando ayer al 174½%, contra 177% el 19 del mes pasado.

La Junta Directiva del Banco de la República teniendo en cuenta esa situación, en su sesión del 19 del presente mes fijó como tipos de compra y venta de dólares a la vista el 174½% y el 175½% respectivamente.

En el mercado de Nueva York tuvieron las monedas europeas una importante reacción de alza a raíz del acuerdo de Munich, pero luego han vuelto a descender, como consecuencia del estado de incertidumbre que predomina en Europa, de modo que ayer se cotizaba la libra esterlina a \$ 4,77¾, contra \$ 4,80½ el 19 del mes pasado, y el franco francés a \$ 0,0267¾, contra \$ 0,0269¾.

El oro

Las compras de oro hechas por el Banco de la República en el mes de septiembre ascendieron a 51.772 onzas finas, la cifra más alta registrada hasta ahora, no obstante que el fuerte invierno dificultó la explotación de numerosas minas. En agosto anterior las compras habían ascendido a 43.297 onzas, y en septiembre de 1937 a 37.089. En los nueve meses transcurridos del presente año el Banco ha comprado 385.055 onzas, y en el mismo período del pasado 333.707.

La prima que el Banco paga en el oro que compra quedó ayer al 65,28%.

El café

La quietud que en los mercados externos de

café produjo la situación política europea se prolongó durante la primera parte del período que hoy reseñamos. Pero tan pronto como desapareció el temor de una conflagración inmediata se presentó una viva reacción en los precios del grano, que con rapidez pocas veces registrada ha llevado en pocos días las cotizaciones en Nueva York a 13¾ centavos para el café Medellín y a 12¾ para el Bogotá, con un mercado fuerte, lo que está mostrando que continúan obrando los factores favorables que varias veces hemos señalado, como son la escasez de las buenas calidades del grano; lo reducido de los *stocks* de los tostadores, y el notable aumento que se presenta en el consumo. A este último propósito es interesante observar que en los primeros tres meses del presente año cafetero, es decir de julio a septiembre, con ser la época de menor consumo, éste ha montado a 6.448.913 sacos, contra 5.316.182 en el año anterior, es decir, un aumento de 1.132.731 sacos que es el 21,3%. De mantenerse esa proporción de aumento, el consumo del año pasaría de 30 millones de sacos y prácticamente se habría restablecido el equilibrio entre la producción y el consumo.

A ese crecimiento en las entregas ha contribuido indudablemente la activa campaña de propaganda emprendida por la Oficina Panamericana del Café, iniciada hace algunos meses y que ésta se propone intensificar de acuerdo con un muy bien estudiado programa cuyo objetivo principal es el de desvanecer los prejuicios y erróneas nociones sobre los supuestos dañinos efectos del café para la salud.

En los mercados del interior han subido también las cotizaciones, aunque en proporción menor que en los externos. Ayer se pagaba en Girardot la carga de café en pergamino a \$ 34,50 y la de café pilado a \$ 42,50 contra \$ 32 y \$ 40, respectivamente, hace un mes.

La movilización a los puertos de embarque fue en septiembre de sólo 258.226 sacos, contra 453.672 en el mes anterior y 351.767 en septiembre de 1937. En los nueve meses transcurridos del presente año se han movilizado 3.219.119, en comparación con 3.117.612 movilizados en los mismos meses de 1937.

Congreso cafetero

El 17 del presente mes inauguró el señor Presidente de la República el IX Congreso Cafetero de Colombia, en el que se hallan representados los interesados en la industria del café de todo el país y al cual asisten igualmente varios de los ministros del despacho, el Gerente de la Federación Nacional de Cafeteros y los miembros del Comité Directivo de ésta. Lo preside el doctor Mariano Ospina Pérez, y se espera que de las deliberaciones de él resultarán medidas e iniciativas de gran conveniencia para el país y para la industria.

El mercado de café en Nueva York

Estadística. - Arribos a los EE. UU. y Europa. - Entregas mundiales. - Existencia visible mundial. - Ventas para entrega futura en la Bolsa de Nueva York. - Precios para operaciones a término. - Base Río N.º 7. - Base Santos N.º 4. - Precios para entrega inmediata. - Ultimas noticias del mercado en Nueva York.

Nueva York, octubre 8 de 1938

Durante septiembre, fue la crisis europea la influencia más importante en el mercado de café a término, como pasó en los de todos los demás productos, y la tendencia de los precios reflejaba diariamente el carácter de las noticias que llegaban del exterior. Sin embargo, la relativa estabilidad durante el mes del mercado de café disponible, no obstante el hecho de haberse retirado del mercado la mayor parte de los tostadores, en espera de condiciones más definidas, fue materia de comentarios. El café se clasifica entre los productos que probablemente bajarían de precio en caso de guerra, y muchos de los negociantes tienen también vívidos recuerdos de lo ocurrido a los precios del café al estallar la guerra mundial en 1914. Esas impresiones explican probablemente las súbitas bajas en los futuros cada vez que la posibilidad de la guerra se hacía inminente. Con la esperada mejoría en la demanda de disponible, a causa de la reciente reducción en el movimiento del negocio, y con la considerable diferencia existente hoy entre los precios de los cafés suaves y los de Santos, la opinión en el comercio espera que la tendencia predominante en el futuro inmediato sea hacia el alza, a menos que vuelvan a aumentarse las nubes de guerra. La perspectiva es de que las existencias invisibles de café, que se habían dejado mermar tanto, serán rechas. Por algún tiempo, al menos, los cafés suaves seguirán con una prima sobre los de Santos en el mercado de disponibles, pero se prevé una reducción en la actual diferencia de precios, de más de 4 centavos hoy, para fines de octubre, cuando empiecen a ofrecerse los arribos de la nueva cosecha colombiana.

Al principio de septiembre se presentó una reacción de alza en los precios para entrega futura, debida a coberturas antes de los tres días de fiesta. Después de esto, el mercado declinó, registrándose bajas de 1 a 16 puntos en la semana terminada el 9 de septiembre, al mismo tiempo que el movimiento del negocio, a causa en parte de los días de fiesta, fue menos de la mitad del de la semana precedente. También el mercado de disponibles estuvo pesado. Las ofertas de costo-y-flete variaron poco, con el Santos número 4 de 7 a 7.40 centavos, efectuándose pocas operaciones. Los cafés suaves estuvieron sostenidos, ofreciéndose el Manizales como a 11½ centavos. La mayor parte de la actividad del mercado durante la semana fue en africanos de precio bajo.

En la segunda semana los precios de las operaciones fluctuaron fuertemente. El Santos número 4 se movió dentro de un margen de 42 a 51 puntos, y el contrato de Río dentro de uno de 18 a 36. El mercado estuvo completamente dominado por la situación europea, y las fuertes bajas de un día eran seguidas de alzas igualmente fuertes el siguiente, de acuerdo con las noticias del exterior. El movimiento en el contrato de Santos fue el más fuerte del año, más de 270.000 sacos. La baja neta en la semana fue de 20 a 27 puntos en el contrato «D» y de 16 a 26 en el «A», aunque la semana cerró como 30 puntos por encima de los peores precios registrados el miércoles. El mercado de disponibles estuvo comparativamente sostenido. Se dijo que algunos vendedores brasileños habían aceptado pro puestas 10 a 15 puntos por debajo de los precios pedidos, pero la mayor parte de las ofertas se sostuvieron con firmeza, y las cotizaciones al terminar la semana quedaron aproximadamente iguales a las del final de la anterior. La mayor parte de los tostadores se mantuvieron a un lado, siguiendo una política de «espera vigilante». Se aseguró que como tenían abastos para

más de dos meses, no se veían forzados a entrar al mercado.

En la tercera semana del mes los precios de las opciones subieron y bajaron según las noticias de Europa eran más o menos favorables. El margen de esos movimientos era de 28 a 32 puntos en el contrato de Santos y de 21 a 29 en el de Río. Hubo avance al principio de la semana, pero al hacerse más alarmantes las noticias del exterior, la mayor parte de lo ganado se perdía. Era la falta de compras que sostuvieran el mercado, más bien que considerables ventas, lo que hacía ceder al mercado. Sin embargo, el cambio neto en la semana fue pequeño, subiendo el contrato de Santos de 3 a 9 puntos y 17 el de Río, para el mes corriente, y bajando éste para los meses distantes de 6 a 8 puntos. El volumen de los negocios disminuyó, especialmente en el contrato de Santos. Las ofertas de costo-y-flete del Brasil mostraron poca alteración durante la semana. El Santos número 4 se cotizó durante casi todo ese tiempo entre 7.10 y 7.50 centavos, mientras que el Manizales se ofrecía de 11 3/8 a 11 5/8, de acuerdo con la época de embarque. Se observó que los tostadores locales fueron buenos compradores, probablemente a causa de la huelga local de los choferes de camiones, pero los de fuera de la ciudad seguían manteniendo una actitud de cautela.

La última semana de septiembre fue la de mayor excitación desde noviembre pasado, cuando el Brasil abandonó su programa de control del mercado. Abrió la semana con precios más débiles y continuó la baja hasta el miércoles. Se estaba en la mitad de la sesión de apertura de ese día, cuando se recibieron las noticias de la proyectada conferencia en Munich. Eso produjo la cancelación de las órdenes de venta, la cobertura de quienes estaban en descubierto y nuevas compras y los precios empezaron a subir. La ganancia neta en la semana fue de 25 a 28 puntos para el contrato de Santos, y de 17 a 22 para el de Río. Pero los precios al cierre de la semana quedaron de 56 a 59 puntos por encima de los niveles más bajos registrados en el curso de ella. El volumen de transacciones, de 163.000 sacos, fue igual al de la semana anterior. Las ofertas de costo-y-flete del Brasil continuaron firmes, con el Santos número 4 de 7.10 a 7.40 centavos. Los cafés suaves se pusieron más firmes, después de una debilidad inicial, y el Manizales se cotizó de 11 5/8 a 11¾. Los tostadores se mantuvieron fuera del mercado hasta el final de la semana, cuando se presentó un buen movimiento del negocio, especialmente en los cafés suaves.

El doctor Vidal, ex-secretario de agricultura del Estado de Sao Paulo, ha revelado que las cifras oficiales de ese departamento muestran que más de quinientos siete millones de cafetos han sido abandonados o destruidos en el Estado desde el 10 de junio de 1930 hasta el 30 de junio de 1937, así:

En 1931.....	48.973.000
» 1932.....	60.887.000
» 1933.....	59.134.000
» 1934.....	125.831.000
» 1935.....	56.280.000
» 1936.....	63.561.000
» 1937.....	92.811.000

Hasta mediados de septiembre se habían destruido en el Brasil 63 180.000 sacos de café. Todas estas cifras muestran la extensión de los esfuerzos hechos por el Brasil para aproximar la oferta de café a la demanda. El tiempo ha sido muy favorable en el Brasil para la recolección de la actual cosecha, pero los cultivadores están bastante inquietos respecto a las perspectivas

de la cosecha próxima, a causa de la prolongada sequía. La opinión en la mayor parte de los círculos del comercio de café es que ahora el programa del Brasil es de precios relativamente bajos y de un fuerte volumen de exportaciones.

ESTADISTICA

(En sacos de 60 kilos)

Arribos a los Estados Unidos y a Europa

A ESTADOS UNIDOS

		Del Brasil	De otros	Total
Septiembre	1938....	872.185	295.650	1.167.835
	» 1937....	344.808	304.199	649.007
Julio-Sep.	1937-38....	2.289.207	1.080.064	3.369.271
	» » 1936-37....	1.293.086	1.006.305	2.299.391
	» » 1935-36....	1.716.956	940.596	2.657.552

A EUROPA (1)

		Del Brasil	De otros	Total
Septiembre	1938....	664.000	345.000	1.009.000
	» 1937....	340.000	336.000	676.000
Julio-Sep.	1937-38....	1.987.000	1.031.000	3.018.000
	» » 1936-37....	953.000	1.096.000	2.049.000
	» » 1935-36....	1.357.000	1.033.000	2.390.000

Entregas mundiales

EN LOS ESTADOS UNIDOS

		Del Brasil	De otros	Total
Septiembre	1938....	736.852	274.854	1.011.706
	» 1937....	469.183	408.472	877.655
Julio-Sep.	1937-38....	2.248.284	1.059.629	3.307.913
	» » 1936-37....	1.375.359	1.186.823	2.562.182
	» » 1935-36....	1.763.966	955.237	2.719.203

EN EUROPA (1)

		Del Brasil	De otros	Total
Septiembre	1938....	571.000	393.000	964.000
	» 1937....	413.000	407.000	820.000
Julio-Sep.	1937-38....	1.618.000	1.145.000	2.763.000
	» » 1936-37....	1.181.000	1.307.000	2.488.000
	» » 1935-36....	1.344.000	1.205.000	2.549.000

En Puertos del Sur (2)

		En Puertos del Sur (2)	Total mundial
Septiembre	1938....	146.000	2.121.706
	» 1937....	93.000	1.790.655
Julio-Sep.	1937-38....	378.000	6.448.913
	» » 1936-37....	266.000	5.316.182
	» » 1935-36....	279.000	5.547.203

Existencia visible mundial

En Estados Unidos	Octubre 1.º 1938	Septiembre 1.º 1938	Octubre 1.º 1937
Stock Brasil.....	520.246	384.913	458.919
» Otros.....	337.254	316.458	411.013
A flote del Brasil...	620.800	700.100	377.500
» » Java y Este.	—	3.000	20.000
Total.....	1.478.300	1.404.471	1.267.432

(1) Inclusive arribos a puertos no estadísticos y deducciones por transbordos.

(2) El Cabo, Río de la Plata, Costa Occidental de Sur América, consumo en el Brasil.

En Europa	Octubre 1.º 1938	Septiembre 1.º 1938	Octubre 1.º 1937
Stock Brasil.....	1.395.000	1.302.000	856.000
» Otros.....	1.112.000	1.160.000	1.517.000
A flote del Brasil...	575.000	631.000	453.000
» » Java y Este.	94.000	49.000	81.000
Total.....	3.176.000	3.142.000	2.907.000
En puertos del Brasil	2.967.000	2.730.000	3.138.000
Existencia visible mundial (3).....	7.621.300	7.276.471	7.312.432

EMBARQUES TOTALES

	Septiembre 1938	Septiembre 1937	Julio-Septiembre 1938	Julio-Septiembre 1937
Brasil.....	1.526.000	993.000	4.422.000	2.597.000
Colombia.....	307.064	366.387	1.129.826	1.126.368

Ventas para entrega futura en la Bolsa de Nueva York

	Septiembre 1938	Septiembre 1937	Enero-Septiembre 1938	Enero-Septiembre 1937
Contrato «A» 7 nuevo...	86.250	118.500	706.000	2.080.000
» » 7 antiguo...	—	—	—	113.750
» » «D» 4.....	610.000	393.750	3.481.750	5.016.750
Total.....	696.250	512.250	4.187.750	7.212.500

Precios publicados para operaciones a término

Base, Santos número 4

	Sep. 1.º	Sep. 30	Más alto	Más bajo
Diciembre.....	6.80	6.75	6.85	6.22
1938				
Marzo.....	6.90	6.88	6.94	6.29
Mayo.....	6.95	6.94	6.99	6.33
Julio.....	6.99	6.97	7.01	6.35
Septiembre.....	6.54	6.99	7.01	6.43

Base, Río número 7

	Sep. 1.º	Sep. 30	Más alto	Más bajo
Diciembre.....	4.50	4.43	4.53	4.22
1938				
Marzo.....	4.55-6	4.53	4.58	4.22
Mayo.....	4.60-1	4.57	4.64	4.37
Julio.....	4.64	4.62	4.66	4.35
Septiembre.....	4.32	4.65	4.65	4.32

Precios publicados para entrega inmediata

(Estos precios son para lotes de 100 sacos o más, ex-muelle en Nueva York)

	Sep. 1.º	Sep. 30	Más alto	Más bajo
Santos número 4..	7-3/8-8-1/4	7-3/4-8	8-1/4	7-1/2
Río número 7.....	5-3/4	5-1/2	5-3/4	5-1/2
Medellín.....	12-1/2-12-3/4	12-1/4-12-1/2	12-3/4	12-1/4
Manizales.....	11-7/8 12	11-3/4 12	12	11-1/2
Armenia.....	12 12 1/4	12 12 1/8	12-1/4	11-3/4

ULTIMAS NOTICIAS DEL MERCADO DE NUEVA YORK

Nueva York, 15 de octubre de 1938

Nos referimos a nuestra carta de café del 8 de octubre. En la pasada quincena el mercado de futuros estuvo comparativamente quieto y un poco más bajo. En el mercado de disponibles se observa una mejor demanda, con los cafés del Brasil sostenidos y los colombianos en alza considerable, tanto para embarques como para café en mano, debido a lo limitado de las ofertas.

(3) Excluyendo existencias en el «interior» y «retenidas».

Los prospectos del Gobierno Nacional sobre obras públicas

La red de carreteras nacionales.—Su extensión y su financiación presupuestal.—El costo de su conservación y el proyecto de pavimentación de los principales trayectos. El plan de vías y su desarrollo económico.

Texto completo de la importante exposición hecha por el señor Ministro de Obras Públicas, doctor Abel Cruz Santos, ante la Cámara de Representantes en la sesión correspondiente al día 23 del mes de septiembre último.

Tengo que agradecer a la honorable cámara la oportunidad que le ha brindado al representante del gobierno en el ramo de obras públicas al invitarlo a exponer los puntos de vista de la política oficial en materia de carreteras nacionales. Tengo que reconocer también que esa invitación se me ha hecho en un momento singularmente oportuno, ya que esta corporación está estudiando el presupuesto para el año venidero y es apenas lógico que el gobierno exponga aquí su programa en la parte en que ese programa se relaciona con los trabajos públicos. Además, esta cámara ha venido discutiendo muchos proyectos sobre el ramo de carreteras, sobre los cuales conviene conocer la opinión del gobierno.

Afortunadamente, el excelentísimo señor presidente de la república fijó ya con toda nitidez la posición del gobierno en materia de carreteras nacionales, en el mensaje que a propósito de la nacionalización de una vía de carácter departamental remitió en días pasados a la consideración del congreso. A mí sólo me corresponde ampliar los puntos de vista expuestos en tan importante documento y solicitar la atención de las cámaras hacia un asunto que estimo de singular trascendencia como es el de la construcción y conservación de las carreteras.

El plan de vías

El gobierno desea que el país vuelva a confiar a la técnica y a sus posibilidades fiscales la realización de sus grandes prospectos en materia de vialidad. En el año de 1931 se expidió la ley 88, por la cual se adopta un plan de varios años a este respecto. La crisis, que es buena maestra de cordura, obligó a los colombianos a rectificar ciertos rumbos equivocados que entonces prevalecían en materia de obras de fomento. Y el gobierno, contando con la valiosísima colaboración del consejo nacional de vías, que preside el ilustre ingeniero [Germán Uribe Hoyos, solicitó y obtuvo del parlamento la expedición de la ley 88 de aquel año, para asegurar de esa manera la terminación de las vías de carácter nacional más urgente. La extensión de la red fijada por

la ley 88 fue de 6914 kilómetros, de los cuales hay terminados en la actualidad 5235. La misma ley disponía hacer tres troncales y veintiséis transversales. De las últimas hay doce concluidas ya, cuatro próximas a terminarse, y el resto con trabajos de construcción organizados.

La labor del congreso

Pero en los últimos años nuestros congresos han sido demasiado pródigos en la legislación sobre carreteras, y olvidando desgraciadamente muchas de las sabias disposiciones contenidas en la ley 88, como aquella que disponía que para la construcción de las carreteras se incluyeran partidas globales, dejando al estudio del consejo nacional de vías su distribución. Tampoco se ha tenido en cuenta en estos últimos tiempos que la misma ley 88 exige que antes de emprender la construcción de una carretera o la prolongación o adiciones y mejoras de las existentes, deben establecerse previamente requisitos indispensables como el de que exista en el presupuesto la apropiación suficiente, que se hayan hecho estudios completos de la obra y levantado los planos con las especificaciones técnicas, y de que tales presupuestos y planos tengan la aprobación del consejo nacional de vías.

Se ha querido establecer un divorcio que no existe entre los grandes intereses de la nación y los particulares de las respectivas regiones del país, como si el buen sentido no mandara poner un poco de freno a las impaciencias regionales hasta llevar a su terminación el plan técnico ideado por los legisladores de 1931.

La red de carreteras construídas muestra indudablemente la necesidad de completar el plan trazado por la ley 81 de 1931. A tiempo que departamentos como Antioquia, el Valle y Cundinamarca han construído la casi totalidad de sus carreteras, el Chocó sólo tiene 83 kilómetros, el Meta 330, y el Departamento del Huila 514. Y tengo que reconocer que la comisión de presupuesto, hasta donde se lo permiten las circunstancias en que se debate, presentará una apropiación de \$ 300.000 para las carreteras del Chocó, en el deseo de restablecer el necesario equilibrio con esa importante sección del país.

El costo de las vías.

De 1930 a 1938, inclusive, el país ha invertido en la construcción de carreteras nacionales la apreciable suma de \$ 26 720.934.58. Tenemos actualmente una red de carreteras muy considerable, cuyo sostenimiento puede considerarse como una de las mayores urgencias del ministerio de obras públicas. Desgraciadamente se pierde de vista esta circunstancia, y por leyes sucesivas se decreta la construcción de nuevas carreteras y se nacionalizan muchas otras.

La nación construye directamente 24 carreteras, que tienen una extensión de 2.608 kilómetros, y cuyo costo excede de \$ 19 000.000. Fuera de eso se adelantan por el sistema de administración delegada y mediante contratos celebrados con algunos ingenieros cuatro carreteras más, que tienen una extensión de 419 kilómetros, y un costo aproximado de construcción de \$ 1.300.000. Y, por último, los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Huila, Magdalena, Norte de Santander, Santander del Sur y el Valle, han celebrado con la nación valiosos contratos para la construcción de 2.117 kilómetros de carreteras con un costo aproximado de \$ 14 000 000. Y aquí se plantea, honorables representantes, una situación difícil para la nación, ya que ésta está obligada a reembolsarles a los departamentos lo que inviertan en la construcción de tales vías. Como ésta es una suma que indudablemente excede de las precarias disponibilidades del presupuesto, tenemos allí una de las causas latentes de esas fricciones que con frecuencia se observan entre los departamentos y la nación. Los primeros adquieren compromisos e incluyen en sus presupuestos las partidas que la segunda debe pagarles por tales construcciones; y como ésta generalmente no puede hacerlo con la oportunidad deseada, sobreviene una situación difícil para las secciones que paraliza muchas veces la administración departamental. Con el valiosísimo apoyo del ministro de hacienda, el ministro de obras públicas ha sostenido la tesis de la regularización de las deudas de la nación con los departamentos por este concepto. Pero tengo que confesar que, dada la proporción de esa deuda, sólo fue posible incluir en el presupuesto para 1939 el saldo a favor de los departamentos en 31 de diciembre de 1937, que asciende aproximadamente a \$ 2.000.000.

Una política antieconómica

Aspecto muy interesante, al referirme a la construcción de carreteras, es el encarecimiento de éstas como consecuencia de las partidas deficientes que se votan en el presupuesto para determinadas vías. Los gastos de construcción se recargan enormemente por concepto de sueldos, ya que, al organizar la construcción de una carretera no es posible rebajar arbitrariamente el sueldo de los ingenieros ni de los habilitados, alegando que la partida con que se

cuenta para ejecutar la obra es inferior a las necesidades de la misma. Se tiene así un deplorable sistema de volatilización de los fondos públicos que prolonga indefinidamente construcciones que con una buena dotación de fondos pudieron terminarse en dos o tres años, y que sin embargo, se vienen sistematizando en el presupuesto sin que jamás se logre ponerles término. El caso de la carretera Zambrano-Carmen, en el Departamento de Bolívar, que es uno entre mil, me saca valedero en esta afirmación. En un término de cuatro o cinco años se han gastado en esa vía cerca de \$ 400.000, y entiendo que aún no está terminado ese trayecto de 41 kilómetros.

La conservación

El interés regional, que se manifiesta con eficacia en la defensa de las partidas de construcción, pierde de vista la otra apropiación que es sin duda más importante, cual es la de proveer adecuadamente a la conservación de las carreteras ya construídas. Además, dada la manera como se construyen nuestras carreteras, en la conservación se incluyen generalmente ciertas adiciones y mejoras que no tienen partida especial en el presupuesto, y que por lo mismo no pueden disminuirse en forma arbitraria sin que ello implique la total destrucción de nuestras más importantes vías de transporte. Según estudios muy completos que se han hecho en el ministerio, se necesitarían al rededor de cinco millones de pesos para sostener medianamente los 7.000 kilómetros de carreteras nacionales de que hoy disponemos. Y, sin embargo, yo tengo que confesar aquí que, a pesar de los buenos deseos de los señores miembros de la comisión de presupuestos de la cámara, no será posible obtener para el año entrante que se aumente siquiera en medio millón de pesos la partida de \$ 4.000.000 que el gobierno anterior solicitó para este importante servicio del ramo a mi cargo.

La pavimentación

De ahí que el gobierno haya pensado en abaratar en lo futuro la conservación de las carreteras mediante la pavimentación de algunos trayectos de las más importantes vías, sobre la base de la intensidad del tránsito. Este proyecto, que el país ha recibido con demostración de general simpatía, y que tiene ya informe favorable de la comisión de obras públicas del honorable senado, está llamado a tener una trascendencia que sería inútil desconocerle en nuestra política de vialidad. Quiero llamar especialmente la atención a que ese proyecto le otorga al consejo nacional de vías una doble intervención sobre la materia. Primero, en lo que se refiere al señalamiento de los trayectos de carreteras que deban pavimentarse, y luego, en el estudio de los contratos que con tal objeto celebre el gobierno.

Para la financiación de esta iniciativa se ha

pensado en tres procedimientos que oportunamente combinados pueden resolver su pronta realización. Si los recursos ordinarios no fueren suficientes, se aumentará la apropiación que provee a la conservación de las carreteras, y se autoriza también la pignoración del cincuenta por ciento del impuesto de gasolina para asegurar el servicio del empréstito que pueda conseguirse con este objeto. Si se piensa que ese gravamen fue creado especialmente para destinarlo a la conservación de las carreteras, es indudable que esa garantía no hace sino volver por el pensamiento del legislador que estableció ese impuesto, que produce anualmente al rededor de \$ 4.000.000, con esa destinación especialísima.

Un nuevo plan

Como lo anunció el excelentísimo señor presidente de la república en el mensaje a que hice referencia antes, el ministerio de obras públicas, en asocio del consejo nacional de vías de comunicación, estudia un nuevo plan de carreteras, que comprende la terminación de las que se planearon en la ley 88 y las que posteriormente ha autorizado el congreso y que pueden considerarse dentro de las necesidades nacionales y de las posibilidades del presupuesto. Ese plan estará elaborado dentro de pocos días, y tiende a formar una red en que todas las carreteras se conecten entre sí para que los viajeros puedan trasladarse por ruedas de un punto cualquiera de la red a otro de ella. El gobierno comprende que hay vías importantes que no pueden tener cabida en el plan en esta etapa de construcción, por no permitirlo los recursos de que se dispone. La manera lógica de legislar sobre vías de comunicación consiste, no en dis-

persar los recursos en sinnúmero de vías, sino en asegurarle previamente a cada una de ellas su financiación presupuestal.

Los reclamos seccionales

Ciertamente que la impaciencia de los pueblos por su mejoramiento y los reclamos muchas veces legítimos y contradictorios de las secciones, presionan al gobierno y al parlamento en favor de esta política desordenada a que me estoy refiriendo. Pero corresponde a los poderes públicos atender a los reclamos seccionales y fijarle a cada uno de ellos la necesaria prelación dentro de las posibilidades del tesoro público. Y quizás sea oportuno recordar que la crisis que se inició en 1929 y cuyos deplorables efectos están en la mente de todos, tuvo entre sus causas originarias la del desordenado plan de obras públicas que se inició y el cual quedó en mitad del camino, con dineros tomados en préstamo. Mucho me temo que este admirable desarrollo económico de Colombia que estamos viviendo nos haya hecho perder de vista aquellas dolorosas experiencias. Pero aun cuando se haya dicho que la historia se repite y que los hombres no han inventado un pecado nuevo, somos olvidadizos, y el gobierno considera de su deber solicitar la valiosísima colaboración del parlamento en orden a volver por los fueros de la técnica y de la mesura en materia de vías de comunicación. El gobierno se da perfecta cuenta de las dificultades con que se tropieza para hacer estas dolorosas rectificaciones, pero confía en el patriotismo de los representantes del pueblo, que sabrán reaccionar en favor de una tesis sana de buena administración, llamada a garantizar el progreso de la patria y la unidad de la república.

La fijación del salario mínimo

Texto del estudio elaborado por la Cámara de Comercio de Bogotá sobre el proyecto de ley que cursa en el Senado.

La Cámara de Comercio de esta ciudad tuvo a bien estudiar, por medio de una comisión de su seno, el proyecto de ley sobre fijación del salario mínimo, presentado por el Gobierno a la consideración del Congreso, el cual fue aprobado por la Cámara de Representantes en los tres debates reglamentarios y que se halla actualmente al estudio del honorable Senado, donde después de darle primer debate se pasó para los efectos correspondientes a la Comisión quinta de la misma corporación.

Después de estudiar cuidadosamente el proyecto aludido, la Cámara de Comercio acordó expresar al honorable Senado de la República, por medio de la comisión indicada, sus puntos de vista sobre tan importante asunto, en la siguiente forma:

«Cuanto se relaciona con el salario es bastante difícil, sobre todo porque se mezclan y barajan sus principios doctrinarios con las plattformas políticas, que a la vez traen confusión entre la defensa de los trabajadores y la posición que haya de tomarse ante las manifestaciones del industrialismo

El trabajo ha dejado de ser una mercancía; cada vez se le reconoce más y más su calidad de función social. De ahí que el salario no sea la única remuneración del obrero; las exigencias de higiene y habitación, la limitación de las horas, de las edades, de los sexos, los seguros colectivos contra accidentes, etc., constituyen directa o indirectamente complementos del salario.

El proyecto atribuye al Ministerio del Tra-

bajo la fijación del salario mínimo, y la determinación de las zonas e industrias en que sea necesario o conveniente adoptarlo, de acuerdo con normas generales que el mismo proyecto indica.

Entre estas bases hay una que tiene que llamar necesariamente la atención de los industriales; y es la que dispone estudiar la capacidad económica de los patronos y los salarios pagados en actividades económicas similares (ordinal d) del artículo 2.º)

Empezando, como puede advertirse, por fijar o dar por establecido un principio según el cual a mayor capacidad financiera del empresario, se establece mayor remuneración.

Esta norma no tiene hoy base política por carecer de antecedentes en vigor; pues aun las escuelas socialistas modernas califican de arqueológicas las tendencias políticas que buscaban la redistribución del capital por medio del salario.

Las escuelas constructivas dejan de tener al obrero como centro del régimen económico, para considerarlo simplemente como un elemento entre otros.

La suerte de los trabajadores no puede ser independiente del rendimiento de la jornada, ni del costo de las mercancías, del precio de venta, del desarrollo industrial y del progreso económico en general.

De manera que aquella base tampoco se justifica en el campo doctrinario.

Sencillamente, por no ser la capacidad financiera del empresario un desideratum o único factor de buen éxito, en el proceso de la producción.

Con la menor deficiencia técnica en el departamento encargado de consultar la «capacidad económica» de un empresario, pueden omitirse factores decisivos para el costo del producto

elaborado, creando desigualdades caprichosas o situaciones inhibitorias, ruinosas para el empresario las primeras, contraproducentes para el trabajador o perjudiciales para la economía las segundas, como es obvio.

La fijación de un precio mínimo de las mercancías como consecuencia lógica del salario mínimo, podría amortiguar los efectos de una errónea apreciación de circunstancias; pues al evitar las ganancias especulativas de los intermediarios colocaría al productor en mejores o más seguras condiciones para resistir la concurrencia. Pero la adopción del precio mínimo o precio social es prácticamente imposible, por la variedad infinita de los objetos.

Dificultades de este orden y elementales consideraciones de cautela en una teoría tan compleja, hacen que los defensores del salario mínimo propongan cifras moderadas o aun bajas, lo cual resulta contrario a la suerte de los trabajadores y a los propósitos de la reforma, sobre todo en lugares de escasez de brazos o de creciente desarrollo industrial. La autoridad de un precio fijado, tendería a estabilizar el salario a su alrededor, cuando su ideal sería un avance progresivo. En las industrias pobres habría una ventaja, sin duda, para el obrero; pero el estancamiento por aquel efecto, generalizándose a las demás industrias, sería, sin duda también, de efectos perjudiciales para la economía.

Estancamiento del salario, o camoufflage del capital en las empresas, o deficiencia de remuneración al ahorro invertido en la producción, son alternativas ante las cuales puede conducir o conducirá necesariamente cualquier medida que se tome sin elementos de precisión, que no tenemos, que no han alcanzado todavía los pueblos de mayor cultura y que tal vez estaremos muy distantes de conseguir».

La producción mineral en la América del Sur

Las Repúblicas de la América del Sur han sido conocidas por mucho tiempo como productoras de importantes minerales, entre los que sobresalen el cobre, el estaño y el petróleo. Varias de esas repúblicas, a la vez que ocupan en el mundo un lugar prominente en la producción y comercio de estos minerales, explotan y exportan al exterior otros numerosos metales que si bien menos conocidos no dejan por eso de tener importancia y cuyos usos son más o menos especializados. Los datos estadísticos que se presentan en las páginas siguientes tienen por objeto mostrar no sólo la posición e importancia de esos países como productores y exportadores de los minerales más especializados, sino también de aquellos que figuran en más alto grado en la economía de cada uno de ellos y en ecomercio mundial.

República Argentina

En la república Argentina la exportación de minerales es relativamente de poca importancia en comparación con su comercio total. No obstante, en 1936, las exportaciones de volframio de cuyo metal se extrae el tungsteno, alcanzaron a 639,503 kilogramos o cerca de 640 toneladas métricas, con un valor de 802,911 pesos, mientras que en 1930 los embarques al exterior ascendieron solamente a 94,262 kilogramos o 94 toneladas, valuadas en 15,952 pesos. Por consiguiente, las exportaciones registradas en 1936 fueron 6,8 veces mayores que en 1930 en volumen y 50 veces mayores en valor. En el año más reciente mencionado el 59 por ciento del volumen y el 65 por ciento del valor de ese metal fueron absorbidos por el Reino Unido.

Brasil

En el Brasil el único mineral exportado en grandes cantidades que pueda clasificarse entre los metales más importantes, es el manganeso. En los últimos años los embarques de este mineral al extranjero han experimentado grandes aumentos. De 1936 a 1937 las exportaciones totales se triplicaron casi en valor, adelantando de 131.000 a 361.000 libras esterlinas; al mismo tiempo, en volumen, las exportaciones aumentaron en 48 por ciento, de 166,471 toneladas métricas en 1936 a 247.115 en 1937. Si esos embarques se comparan con los registrados en 1932, los aumentos son aún más marcados. En 1932 las exportaciones alcanzaron solamente a 20,885 toneladas, avaluadas en 17,546 libras esterlinas, representando nada más que 8,4 por ciento del volumen y 4,9 por ciento del valor de las exportaciones de manganeso correspondientes a 1937. Calculados en libras esterlinas en 1932 los embarques de manganeso representaron únicamente 0,05 por ciento del total de las exportaciones brasileñas, mientras que en 1937 representaron 0,5 por ciento. En 1932, los embarques de manganeso se enviaron todos a los Estados Unidos de América y Bélgica; en 1936 los principales compradores fueron los Estados Unidos que absorbió casi la mitad, Francia y la Gran Bretaña.

Bolivia

Si bien Bolivia exporta algunas cantidades de cobre, plomo, volframio y antimonio, el valor del comercio exterior del país representado por el estaño sobrepasa con mucho al de todos los otros metales combinados. En 1932 los embarques totales ascendieron a un valor de 48,903,564 bolivianos, y en 1933 a 75.714,160 bolivianos. En esos mismos años el valor correspondiente al estaño fue respectivamente de 37,122,307 bolivianos o 75,9 por ciento, y 55,634,022 o 73,5 por ciento. Las exportaciones de estaño en barras pasaron en 1932 de 35,000 toneladas métricas, y en 1933 se acercaron a 25,000 toneladas.

Para dar alguna idea de la estrecha relación que existe entre la industria estañífera boliviana y la fundición de estaño en Inglaterra bastará indicar que 92,8 por ciento del valor de las exportaciones de estaño fue absorbido por el Reino Unido en 1932, y 94,5 por ciento en 1933. Más de las cuatro quintas partes de las exportaciones bolivianas a Inglaterra comprenden estaño.

El valor de las exportaciones de estaño en 1937 ascendió a 6,142,388 libras esterlinas, superando en 23,3 por ciento al registrado en 1936 que fue de 4.979,900 libras esterlinas, y cabe asumir con seguridad que en esos dos años entre 90 y 95 por ciento de los embarques de estaño fueron destinados al Reino Unido, lo mismo que en los dos años indicados en el párrafo precedente.

En los últimos años, particularmente en 1936

y 1937, se han adoptado diversas medidas encaminadas a la expansión de las industrias bolivianas y a la obtención, mediante convenios con gobiernos vecinos, de rutas de salida libres de impuestos para las mercancías del país, las cuales han de pasar por países limítrofes ya que Bolivia se halla rodeada de tierra.

Será de particular interés mencionar aquí el decreto promulgado por el Gobierno en diciembre de 1937, por el cual se otorga a la sociedad argentina Mauricio Bony y Compañía el derecho exclusivo a fundir minerales de estaño en la República. Al presente Bolivia no cuenta con hornos de fundición de estaño, pues la producción se envía enteramente al exterior, principalmente a Inglaterra, en donde se funde y se reexporta a los países consumidores. La sociedad Mauricio Bony y Cia. se compromete a instalar en el país hornos eléctricos con capacidad suficiente para tratar la totalidad de la producción estañífera nacional. Por lo menos una fundición eléctrica de estaño deberá ser instalada dentro del plazo máximo de un año, a partir de la fecha en que entró en vigencia el decreto, prorrogable en seis meses en caso de fuerza mayor.

En fecha reciente, el Ministro de Bolivia acreditado en los Estados Unidos llamó la atención sobre el hecho de que el estaño importado a ese país viene de Inglaterra como producto reexportado. En un discurso pronunciado por radio el 8 de mayo del año en curso expresó el señor Ministro en términos generales que eventualmente este comercio triangular cesaría e invitó a los industrialistas de los Estados Unidos a examinar las posibilidades de establecer hornos de fundición en Bolivia.

Si bien Bolivia ha estado realizando serios esfuerzos para mejorar su posición económica, se necesitarán muchos años para vencer las dificultades fundamentales que yacen a su paso. Una de estas dificultades es la ocasionada por la Guerra del Chaco y la subsiguiente escasez de brazos a que ese conflicto dio lugar. En 1936 fueron exportadas solamente 24,461 toneladas métricas de estaño, y 25,531 toneladas en 1937. La cuota de producción para 1937, asignada a Bolivia por la Comisión Internacional de estaño, fue de 49,945 toneladas métricas, o sea, 110 por ciento de la cuota «standard», que se basa sobre la producción de 1929 de los países miembros (Bolivia, Congo Belga, Indo China Francesa, Malaya, Indias Orientales Holandesas, Nigeria y Siam); por lo tanto, a fines de 1937, Bolivia había dejado de llenar la cuota por unas 24,000 toneladas métricas. Debido principalmente a la inactividad del movimiento mundial del estaño, las cuotas fueron reducidas a 70 por ciento en el primer trimestre de 1938, a 55 por ciento en el segundo y a 45 por ciento en el tercero.

Chile

Los dos minerales más importantes que figuran en las exportaciones chilenas son el cobre

y el salitre Las exportaciones de cobre en barras ascendieron en 1937 a un valor total de 504,156,800 pesos 6 d., en comparación con 213,530,200 en 1935 y 178,546,100 en 1928. Por consiguiente las exportaciones de cobre en barras fueron 2,8 veces mayores en 1937 que en 1928, en lo que hace al valor, y 12 por ciento mayores que las correspondientes a 1930. El valor del cobre en barras exportado a los principales mercados en 1930 y 1937 presenta las siguientes cifras comparadas: (En miles de pesos 6 d.)

País de destino	1930	1937	Aumento o descenso
Estados Unidos	159,378	143,313	- 10,0%
Reino Unido	105,102	150,018	+42,7 »
Francia	68,271	47,702	- 30,1 »
Alemania	67,483	7,309	- 89,2 »
Italia	18,246	43,071	+136,1 »

La importancia preponderante de la explotación del cobre en Chile se pone en evidencia por el hecho de que las exportaciones de cobre en barras en 1937 comprendieron el 90 por ciento de los embarques de minerales metálicos enviados al exterior.

En lo que respecta a los mercados exteriores de Chile para las ventas de salitre resulta difícil hacer una comparación entre ellos, puesto que desde 1933 no se han mostrado los países de destino en las estadísticas del gobierno. No obstante, las exportaciones tomadas en conjunto han seguido el siguiente rumbo desde 1930:

Año	Miles de quintales
1930.....	17,857
1931.....	14,546
1932.....	2,434
1933.....	6,692
1934.....	12,776
1935.....	12,602
1936.....	12,863
1937.....	16,083

Colombia (*)

En la República de Colombia el metal de mayor importancia producido en el país y exportado al exterior es el platino, si se exceptúa el oro cuyo valor ascendió en 1936 a 20,787,792 pesos y que fue exportado en su totalidad a los Estados Unidos de América. Por varios años los principales países de destino de las exportaciones colombianas de platino han sido los Estados Unidos y el Reino Unido. Estos dos mercados presentan los siguientes datos comparados tomando 1928 y 1936: (En pesos colombianos)

País de destino	1928	1936	Diferencia
Estados Unidos.	3,345,390	2,787,423	- 16,7%
Reino Unido...	7,236	396,331	+5,377,0 »

(*) Respecto de la producción mineral en Colombia, debe mencionarse también la de petróleo, que dio las siguientes cifras en 1928 y 1937 (en pesos colombianos):

1928...\$ 25.500.00 1937...\$ 35.079.000

(Nota de la Revista del Banco de la República).

Perú

El Perú produce varios metales cuyo uso se hace esencial en los países industrializados para la producción de acero de aleación.

En 1928, el Perú envió al exterior 298 toneladas métricas de antimonio; en 1936, las exportaciones de este producto ascendieron a 1,892 toneladas, siendo 6,4 veces tan grandes como en 1928. Comparando ambos años, las compras hechas por los Estados Unidos de América y Bélgica casi se triplicaron, mientras que el Reino Unido, que en 1928 no había importado este producto, absorbió 641 toneladas métricas en 1936.

Las exportaciones de antimonio por países de destino presentan las siguientes cifras comparadas durante esos dos años:

País	1928 (Kilogramos brutos)	1936 (Kilogramos netos)	Diferencia
EE. UU....	137,150	540,511	+ 294,1%
Bélgica.....	160,510	638,365	+ 297,7 »
Inglaterra...	641,006	

En 1928, el Perú exportó 477 toneladas métricas brutas de vanadio a los Estados Unidos; en 1936 los embarques a ese mismo país alcanzaron a un total de 1,650 toneladas netas, registrándose un aumento de 245,8 por ciento. Los embarques a Francia en 1928 representaron 150 toneladas métricas brutas pero en 1936 no se hizo ningún envío a ese país.

En 1936 el Perú exportó, además otros minerales especializados que no figuran en las estadísticas correspondientes a 1928. Estos fueron los siguientes.

Mineral	País de destino	Cantidad en kilogramos netos
Manganeso	Reino Unido	11,606
Tungsteno	Reino Unido	2,069
Tungsteno	«A la orden»	92,815
Molibdeno	Bélgica	5,877
Molibdeno	Francia	2,800
Molibdeno	Reino Unido	10,422

Las exportaciones de cobre, principal metal producido en el Perú, ofrecen las siguientes cifras comparadas en 1928 y 1936:

EXPORTACIONES DE COBRE EN BARRAS, CON PLATA Y ORO

(Destinadas enteramente a los Estados Unidos)

1928	1936	Tanto por ciento de descenso
52,272,288 (kilogramos brutos)	32,767,928 (kilogramos netos)	- 37,3%
54,664,040 (soles)	43,094,411 (soles)	- 21,2 »

(Pasa a la última página)

LA PRODUCCION MINERAL EN LA AMERICA DEL SUR

(Viene de la página 368)

Venezuela

El petróleo y sus derivados constituyen el principal renglón de las exportaciones venezolanas, hasta un grado que podría llamarse desproporcionado. En 1936, por ejemplo, el valor de las exportaciones de petróleo ascendió a 684,225,894 bolívares, representando 89 por ciento del valor total de las exportaciones durante el año que fue de 768,462,869 bolívares. Durante los primeros seis meses de 1937, las exportaciones de petróleo alcanzaron a 335,617,467 bolívares, mientras que las exportaciones totales registraron un valor de 397,558,160 bolívares, representando por consiguiente aquéllas 84.4 por ciento del total.

Es difícil determinar el último destino del petróleo venezolano, debido al hecho de que la mayor parte se embarca de los depósitos petroleros situados alrededor del Lago de Maracaibo a las islas vecinas de Aruba y Curaçao para ser refinado. Los datos estadísticos asequibles correspondientes a las exportaciones en los últimos años no muestran los embarques al exterior por mercancías y países de destino. Se puede asumir, sin embargo, con certeza que casi 100 por ciento de todos los embarques a Curaçao y Aruba representan petróleo crudo para la refinación y la reexportación. Durante 1936, de un valor total de las exportaciones que llegó a 768,462,869 bolívares, un 72 por ciento, o la suma de 553,471,073 bolívares, correspondió a esas dos islas.

El próximo país en importancia como consumidor de productos venezolanos es los Estados Unidos de América, el cual en 1936 compró mercancías por valor de 134,563,549 bolívares,

o un 17.6 por ciento de los embarques del país destinados al exterior.

La producción petrolera en Venezuela está controlada casi enteramente por intereses británicos y estadounidenses. «The Royal Dutch Shell» tiene una gran refinería en Curaçao, y en Aruba hay refinerías de intereses holandeses y estadounidenses. Cabe deducir de lo antedicho que grandes cantidades de petróleo embarcado desde estas dos islas encuentra su destino en los Estados Unidos y el Reino Unido.

Las exportaciones directas a otros importantes países fueron pequeñas en 1936, como muestra el cuadro siguiente:

País	Bolívares	Tanto por ciento de las exportaciones totales
Alemania....	15,615,812	2.00%
Francia.....	15,288,781	1.99 »
Italia.....	2,554,734	.30 »
Japón.....	254,950	.03 »

Tomando a 1930 como base de comparación, es evidente que desde ese año ha habido muy poco cambio en las rutas por las que circula la mayor parte del comercio venezolano, como se muestra en el cuadro siguiente:

País de destino	1930	1930	1936
	Valor de las exportaciones en bolívares	Tanto por ciento del comercio de la exportación	Tanto por ciento del comercio de la exportación
Curaçao	275,608,234	36.1%	37.4%
Aruba	218,749,276	28.7 »	34.6 »
EE. UU.	175,165,749	22.0 »	17.6 »

C. KEECH LUDEWIG

Jefe de la Oficina de Información Económica y Financiera de la Unión Panamericana.

(De «Panamérica Comercial».—Agosto de 1938).

LA BIBLIOTECA DEL BANCO DE LA REPUBLICA

Se recuerda a los profesores y alumnos de las universidades y colegios y a las personas aficionadas a los estudios económicos, que la Biblioteca del Banco, instalada en un amplio

y cómodo salón y bien provista de libros y revistas, está abierta para el público todos los días de las 2 a las 4½ de la tarde, inclusive los sábados.