

REVISTA DEL BANCO DE LA REPUBLICA

Año VIII

Bogotá, junio 20 de 1935

No. 92

NOTAS EDITORIALES

La situación general

Con la complacencia que es natural podemos registrar hoy algunos hechos y síntomas favorables que deberían ser factores de ánimo y confianza. Terminó el período electoral y no hubo que lamentar desórdenes o perturbaciones. El personal electo, tanto a la Cámara como al Senado, si bien incompleto como representación de la opinión nacional total, por circunstancias que en ocasión anterior señalámos, cuenta con destacadas figuras que sabiendo darse cuenta de su responsabilidad, especialmente obligante por esas mismas circunstancias, es de esperar que logren imprimir a las labores legislativas nuevo rumbo, eficaz y benéfico, de proyecciones genuinamente nacionales, remoto de utopías y exageraciones.

También debería ser motivo de confianza la reacción que se ha presentado en los precios del café, que tan directa y decisivamente influyen en la situación. Reacción que, aunque pequeña y vacilante todavía, permite confiar en que esté para terminar la desastrosa y sostenida baja que se ha venido registrando desde hace largos meses.

Las ferias semestrales de Girardot, que son siempre un importante índice para apreciar la situación comercial del país, marcaron un nuevo *record*, así por el volumen de las operaciones como por los precios a que se efectuaron éstas. En efecto, se vendieron en las ferias 10.198 animales por un valor total de \$ 406.000, cuando en las de diciembre pasado se negociaron 8.628 cabezas por \$ 329.000, y en las de junio anterior 7.806 animales por \$ 280.000.

No obstante cuanto dejamos apuntado, persiste la quietud en el comercio, que ha visto disminuir considerablemente el volumen de ventas, lo que tiene en buena parte explicación en la sostenida alza del cambio exterior que elevando el costo de las mercancías importadas necesariamente restringe su consumo y es el correctivo natural del desequilibrio de la balanza de pagos del país, que la baja del café y el exceso de importaciones de los meses anteriores traían tan desquiciada. El menor producto de las aduanas en el mes de mayo parece confirmar esa suposición, aunque es verdad

que a él puede haber contribuido la huelga en los barcos del Magdalena, que paralizó por bastantes días el movimiento de la aduana de Barranquilla, la principal del país.

En las transacciones bursátiles se ha hecho sentir fuertemente la quietud, disminuyendo las operaciones y bajando algunos precios, en contraste con la actividad especulativa que en período anterior señalámos. También en los negocios de finca raíz y en el de edificaciones se siente de manera intensa la paralización.

Como al propio tiempo que es tan notoria la quietud de los negocios, se observa que los productos de consumo interno, como el trigo, la panela, el maíz, las papas, y los de las fábricas y las minas mantienen precios elevados, lo que debería implicar alto poder adquisitivo y de inversión, muchos atribuyen la quietud a la expectativa que reina en el público con motivo de la próxima reunión del Congreso y de la política que en materia tributaria y de régimen de la propiedad, adopten definitivamente el Gobierno y el parlamento.

Debemos registrar la honda crisis política, fiscal y monetaria que está atravesando Francia, el país directivo del cada día más reducido «bloqueo del oro». Después de una semana de angustiosa expectativa, en que parecía punto menos que imposible constituir un gobierno estable, pues el gabinete que sucedió al dimisionario de Flandin cayó el mismo día en que se presentó a las Cámaras, y cuando, ante el creciente pánico, se escapaba a torrentes el oro del Banco de Francia, el señor Laval logró formar un ministerio de concentración nacional que obtuvo del parlamento un fuerte voto de confianza y las facultades extraordinarias inútilmente solicitadas por sus antecesores como indispensables para hacer frente a la crisis. Estas medidas parecen haber restablecido la confianza, pero es indudable que las consecuencias de la ruda crisis habrán de hacerse sentir por bastantes días, y persiste la duda muy general en el mundo de los negocios de que pueda la política del patrón de oro mantenerse por mucho tiempo. Pueda ser que esos graves sucesos, que tan duramente afectaron a Francia, contribuyan a que se inicie un franco movimiento internacional en favor de un acuerdo entre las

naciones que lleve a la estabilización monetaria y a la libertad del comercio, indispensables bases para solucionar las tremendas dificultades económicas que confronta el mundo.

La situación fiscal

En el mes de mayo tuvo el producto de las rentas públicas nacionales un fuerte descenso con respecto a abril, en que fue excepcionalmente elevado.

La cifra para mayo fue de \$ 4.795.000 y había sido la de abril de 5.307.000. En mayo de 1934 ese producto fue sólo \$ 3.449.000. La baja anotada ocurrió principalmente en el renglón de aduanas, que había llegado en abril al monto más alto registrado en muchos años.

Lo recaudado en los primeros cinco meses del presente año asciende a \$ 24.498.000, contra \$ 16.099.000 en igual período de 1934.

Las apropiaciones para los gastos públicos nacionales, en el presente mes de junio se fijaron en 4.500.000, contra \$ 4.033.000 en el de mayo.

La banca y el mercado monetario

Los préstamos y descuentos hechos por el Banco de la República a sus instituciones afiliadas variaron muy ligeramente en el período que reseñamos, pasando de \$ 6.521.000 que valían el 30 de abril a \$ 6.489.000 para el 31 de mayo. Los hechos al público tampoco variaron apreciablemente entre esas fechas, de \$ 3.160.000 a \$ 2.974.000.

No tuvieron variación alguna los diversos préstamos al Gobierno Nacional y a otras entidades oficiales, que valían \$ 25.324.000 tanto al principiarse como al terminarse el mes de mayo.

Los billetes del Banco en circulación, así como los depósitos en la institución, aumentaron sensiblemente en dicho mes. Los primeros quedaron el día último en \$ 36.509.000, y los segundos en \$ 25.241.000, contra \$ 35.528.000 y \$ 24.306.000, respectivamente, que valían el 30 de abril.

En simpatía con esos aumentos subió también el medio circulante, que llegó el 31 de mayo a \$ 82.207.000, contra \$ 81.386.000 en que estaba el 30 de abril.

Las reservas de oro del Banco registraron aún mayor aumento. Al terminarse el mes de mayo valían en U. S. \$ 16.559.000, o sea \$ 30.303.000 en moneda colombiana al cambio del 183%, cuando al final de abril sólo montaban a U. S. \$ 15.435.000, equivalente a \$ 27.474.000 de moneda colombiana al 178%. En esas cifras correspondía a oro físico, el 31 de mayo, U. S. \$ 14.372.000, como valor de 410.634 onzas, y el 30 de abril U. S. \$ 13.556.000, valor de 387.325 onzas.

Oficinas de Compensación

El movimiento de las oficinas de compensación de cheques, que había disminuído en el

mes de abril, volvió a aumentar en mayo, como lo muestran las siguientes cifras en miles de pesos.

	Mayo 1935	Abril 1935	Mayo 1934
En el país.....	55.517	51.680	43.768
En Bogota.....	26.391	25.011	19.928

El cambio exterior

Las cotizaciones del cambio exterior se afirmaron considerablemente y mantuvieron bastante estabilidad en el período bajo reseña. Al entrar en prensa nuestra Revista los cheques por dólares se cotizaban al 184%, contra 181% hace un mes.

Las monedas europeas en el mercado de Nueva York han experimentado fuertes oscilaciones, como reflejo de la crisis francesa. Ayer se cotizaba la libra esterlina a \$ 4.94 y el franco francés a \$ 0.0661¼, contra \$ 4.92¼ y \$ 0.0658¾, respectivamente, hace un mes.

El oro

Las compras de oro efectuadas por el Banco de la República en el mes de mayo ascendieron a 27.001 onzas finas, cifra bastante inferior a la de abril, que fue de 28.989.

La prima pagada por el Banco en esas compras se ha mantenido bastante estable, de acuerdo con las cotizaciones del cambio exterior. Ayer era de 73½%, contra 71% hace un mes.

El café

En el mes de mayo pudo al fin registrarse una mejoría en el mercado de café en Nueva York. No sólo mejoraron los precios, sino que el volumen de operaciones fue excepcionalmente alto. Desgraciadamente, el fallo de la Corte Suprema de los Estados Unidos que declaró inconstitucionales las principales disposiciones de la ley que creó la N. R. A. («Ley del restablecimiento nacional») produjo desconcierto en los mercados de casi todos los productos con baja de los precios, y por supuesto el del café se afectó, con tanto mayor razón cuanto la entrada del verano, la estación de menor consumo, lo hacía especialmente susceptible a influencias bajistas. Todavía, por otra parte, no se conoce de manera cierta, cuál será la política del Brasil para disponer de la cosecha próxima, que empieza a contarse el 1.º del mes entrante, y ese es naturalmente un factor de incertidumbre. La cotización del Medellín, que había llegada a 10%, volvió a descender a 10½, la misma de hace un mes. El Bogotá subió hasta 9%, y hoy queda a 9½, contra 9½ hace un mes.

En los mercados interiores se han registrado variaciones semejantes. Las últimas cotizaciones en Girardot daban \$ 37 para la carga de pilado y \$ 28 para la de pergamino.

En mayo se movilizaron a los puertos de embarque 353.710 sacos de 60 kilos, contra 272.354 en abril, y 299.641 en mayo de 1934. En los primeros cinco meses de 1935 se han movilizado 1.557.685 sacos, y en igual período del año anterior se movilizaron 1.625.517.

Señor Vivian A. Denyer

Con profunda pena tenemos que registrar hoy el prematuro fallecimiento del señor Vivian A. Denyer, gerente de la sucursal del Banco de la República en Barranquilla. Prestó el

señor Denyer muy valiosa colaboración a nuestra institución, durante más de diez años de servicios, en que desempeñó muy delicados cargos, como el de Auditor del Banco, miembro de la delegación colombiana a la conferencia de bancos centrales de Lima y Gerente de la sucursal de Barranquilla. Adornaban al señor Denyer raras condiciones de funcionario honorable, competente y consagrado, y prendas excepcionales de caballero y de ciudadano, lo que hace que su desaparición constituya una irreparable pérdida para el país y para la institución a quien él supo servir con tanta lealtad y eficiencia.

EL MERCADO DE CAFE 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, junio 7 de 1935

El mercado de café en Nueva York, durante el mes pasado estuvo irregular, pero sin una tendencia acentuada. Los futuros fluctuaron dentro de un margen de 34 a 52 puntos y ayer quedaban aproximadamente al mismo nivel de hace un mes. Las entregas al consumo en mayo fueron superiores a las de abril, y superaron por 343.340 sacos las de mayo de 1934. El volumen de operaciones en la bolsa excedió tanto el del mes anterior como el del mes correspondiente del año pasado. Las ventas en la bolsa durante los primeros 5 meses del presente año fueron mayores que las del mismo período en cualquier año desde 1931. La tendencia del milreis fue la influencia de más importancia en el mercado, si bien en ocasiones éste se desentendía de aquélla y subía no obstante cotizaciones más bajas del milreis. El fallo de la Corte Suprema que anuló las leyes de la N. R. A., produjo una inmediata baja en todos los mercados de productos, pero el café atravesaba en esos momentos un movimiento en alza de precios que duró cuatro días, y no se afectó por el fallo, siguiendo en alza.

La discusión respecto a una posible reducción del impuesto de exportación sobre el café ha cesado, pues se considera generalmente, que no se hará cambio alguno. Ahora se comenta en el comercio la nueva cosecha y la política que adoptará el Brasil para colocarla. Un informe oficial recibido este mes del Brasil calcula la cosecha que va a empezar en 18'000.000 sacos, pero la cifra que generalmente circula en el comercio es la de 20'000.000. No se cree posible que el Brasil pueda vender más de 15'000.000 de sacos en la estación próxima, de modo que va a quedar otro exceso para agregar al ya fuerte existente. Una información llegada del Brasil habla de que habrá una cuota de sacrificio del 30%, que pagará a los productores a 60 milreis por saco; otra información habla del 20%, y otras noticias de buena fuente dicen que no habrá cuota de sacrificio. Una parte del comercio, que ya satisfizo sus necesidades por algún tiempo, parece inclinada a sentarse a esperar el desarrollo de los acontecimientos.

Durante la primera semana del período que se rescata los futuros fluctuaron dentro de un margen de 12 a 21 puntos, pero al final de la semana quedaban casi sin cambio en comparación con el principio. La debilidad

obedeció a cables más flojos del Brasil, y las operaciones fueron principalmente por cuenta de tostadores. El café disponible estuvo firme, con regular interés para los embarques demorados. El café «costo y flete» estuvo más bajo y tuvo una sesión de activa demanda.

En la segunda semana los futuros se movieron dentro de un margen de 14 a 25 puntos. El mercado estuvo irregular, y la semana cerró con baja de 8 a 22 puntos.

La debilidad en el cambio brasileño; ofertas más bajas de costo y flete, y un mercado débil en el Havre fueron los factores de depresión. Hubo también ventas a plazo del comercio, contra compras hechas al contado. Los disponibles estuvieron en general quietos y más débiles en las calidades del Brasil. Los suaves estuvieron más firmes, como reflejo de la carencia de ofertas y de los precios más altos pedidos por los embarcadores. Las operaciones de costo y flete fueron reducidas en volumen, aunque hubo buena demanda de suaves.

En la tercera semana el mercado abrió por debajo del cierre anterior, pero al día siguiente empezó a reaccionar y continuó el alza toda la semana, terminando los contratos de Río de 22 a 28 puntos más altos, y los de Santos de 31 a 41. Nuevas compras para inversión, coberturas de ventas en descubierto por especuladores y corredores de casas comisionistas de Wall Street fueron las responsables de la mayor parte de la actividad. La entrada como compradores de intereses europeos y brasileños fue como la señal para entrar al negocio los negociantes en la bolsa. Hubo intereses comerciales tanto del lado de los compradores como de los vendedores. Hubo un buen volumen de operaciones. Los disponibles estuvieron firmes y se desarrolló una fuerte demanda antes del día de fiesta (30 de mayo). Los costo y flete estuvieron más firmes, con una buena demanda. Al desaparecer la presión para vender las clases suaves, éstas están mostrando una tendencia a la firmeza.

Durante la semana pasada tanto los futuros como los disponibles han estado muy quietos. Los futuros se han mantenido firmes, pero con un sentimiento más débil; los disponibles sin cambio. La flojedad en los mercados de otros productos y las noticias políticas que llegan de Washington han enfriado el entusiasmo de la semana anterior, y también parece que los tostadores compraron suficiente café en mayo para atender a sus necesidades inmediatas.

ESTADISTICA

(En sacos de 60 kilos)

Arribos a los Estados Unidos y Europa

A ESTADOS UNIDOS			
	Del Brasil	De otros	Total
Mayo..... 1935	705.847	313.748	1.019.595
»..... 1934	473.863	303.352	777.215
Julio-mayo..... 1934-35	7.006.696	3.443.878	10.450.574
»..... 1933-34	7.897.977	3.302.407	11.199.384
»..... 1932-33	5.628.855	3.964.564	9.593.419

A EUROPA *			
	Del Brasil	De otros	Total
Mayo..... 1935	444.000	378.000	822.000
»..... 1934	402.000	570.000	972.000
Julio-mayo..... 1934-35	4.801.000	3.686.000	8.487.000
»..... 1933-34	6.480.000	4.823.000	11.303.000
»..... 1932-33	4.492.000	4.521.000	9.013.000

Entregas mundiales

EN ESTADOS UNIDOS			
	Del Brasil	De otros	Total
Mayo..... 1935	720.910	358.408	1.079.318
»..... 1934	492.676	243.302	735.978
Julio-mayo..... 1934-35	7.176.176	3.504.888	10.681.064
»..... 1933-34	8.148.158	3.217.163	11.365.321
»..... 1932-33	6.502.153	4.013.467	10.515.620

EN EUROPA			
	Del Brasil	De otros	Total
Mayo..... 1935	487.000	319.000	806.000
»..... 1934	408.000	490.000	898.000
Julio-mayo..... 1934-35	5.328.000	3.786.000	9.114.000
»..... 1933-34	5.780.000	4.376.000	10.156.000
»..... 1932-33	4.732.000	4.670.000	9.402.000

	En Puertos del Sur **	Total mundial
Mayo..... 1935	120.000	2.005.318
»..... 1934	65.000	1.698.978
Julio-mayo..... 1934-35	993.000	20.788.064
»..... 1933-34	1.110.000	22.631.321
»..... 1932-33	918.000	20.835.620

Existencia visible mundial

En Estados Unidos	Junio 1.º 1935	Mayo 1.º 1935	Junio 1.º 1934
Stock. Brasil.....	289.575	304.638	527.688
» Otros.....	365.634	410.294	402.345
A flote del Brasil.....	534.100	560.200	342.500
» Java y Este.....	1.000	2.000
Total.....	1.190.309	1.275.132	1.276.533

(*) Incluye arribos a puertos no estadísticos y deducciones por trasbordos.

(**) El Cabo, Río de la Plata, Costa occidental de Sur América y consumo en el Brasil.

En Europa	Junio 1.º 1935	Mayo 1.º 1935	Junio 1.º 1934
Stock. Brasil.....	971.000	1.014.000	1.483.000
Stock. Otros.....	1.585.000	1.526.000	1.678.000
A flote del Brasil.....	655.000	482.000	441.000
» Java y Este.....	49.000	50.000	58.000
Total.....	3.260.000	3.072.000	3.660.000
En Puertos del Brasil	2.924.000	2.806.000	3.627.000
Existencia visible mundial***.....	7.374.309	7.513.132	8.563.533

Ventas para entrega futura en la Bolsa de Nueva York

	MAYO		ENERO—MAYO	
	1935	1934	1935	1934
Contrato «A» 7.....	149.000	87.500	904.750	814.000
» «D» 4.....	447.250	213.500	2.388.000	2.157.000
«H» Colombiano.....	250	8.000
Total.....	596.250	501.000	3.292.750	2.999.500

Precios publicados para operaciones a término

Base, Río número 7

	Junio 6	Mayo 6	Más alto	Más bajo
1934				
Julio.....	5.15	5.13	5.40	5.05
Septiembre.....	5.27	5.27	5.52	5.16
Diciembre.....	5.38	5.37	5.63	5.26
Marzo 1935.....	5.46	5.45	5.70	5.34
Mayo.....	5.53	5.50	5.77	5.40

Base, Santos número 4

	Junio 6	Mayo 6	Más alto	Más bajo
1934				
Julio.....	7.75	7.69	7.90	7.44
Septiembre.....	7.83	7.70	7.97	7.50
Diciembre.....	7.89	7.71	8.07	7.55
Marzo 1935.....	7.94	7.75	8.13	7.60
Mayo.....	8.00	7.80	8.19	7.66

Precios publicados para entrega inmediata

	Junio 6	Mayo 6	Más alto	Más bajo
Río número 7... 6-7/8-7 1/8	7 7/8	7 3/4	7 3/4	6-7/8
Santos número 4. 8 1/4-8 3/4	8 3/4-8 3/4	8 3/4-8 3/4	8 3/4	8 3/4
Medellín..... 11-11 1/2	10 3/4-11	10 3/4-11	11 1/2	10 3/4
Manizales..... 10 1/2-10 3/4	10-10 1/2	10-10 1/2	10 3/4	10
Bmanga (lavado) 10-10 1/2	9 3/4-10	9 3/4-10	10 1/2	9 3/4

ULTIMAS NOTICIAS DEL MERCADO EN NUEVA YORK

Nueva York, junio 15 de 1935

Nos referimos a nuestra carta de café del 7. El mercado a término cerró anoche de 20 a 23 puntos más bajo durante la semana, baja que refleja la debilidad en las ofertas del Brasil. El café en mano nominalmente sin cambio. Ambos mercados quietos.

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

ACTA DE SORTEO DE BONOS DE LA DEFENSA NACIONAL

Número 6

En Bogotá, en el Banco de la República, a las dos de la tarde del día 31 de enero de 1935, se reunieron los señores: Enrique Solano, en representación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público; Carlos Pizarro B., en representación de la Superintendencia Bancaria; Julio Caro, Gerente del Banco de la República; Hernando Acosta V., Auditor del Banco; y J. M. Salazar Henao, Jefe de la Sección de Emisión, con el fin de proceder a verificar el sorteo ordinario de \$ 250.000, en bonos de la Defensa Nacional. Este sorteo se hace de conformidad con lo dispuesto en el contrato celebrado entre el Banco de la República y el Gobierno Nacional, con el siguiente resultado:

Bonos de \$ 5 cada uno. Serie «A»			
674 bonos números	4.767 a 4.866	- 26.613 a 26.712	
	38.528 a 38.627	- 47.693 a 47.792	
	54.186 a 54.285	- 62.501 a 62.600	
	73.587 a 73.686		
Bonos de \$ 10 cada uno. Serie «B»			
635 bonos números	30 a 40	- 442 a 541	
	5.438 a 5.637	- 35.501 a 35.700	
	44.876 a 44.989		

Bonos de \$ 20 cada uno. Serie «C»			
209 bonos números	4.496 a 4.595	- 10.760 a 10.868	
Bonos de \$ 50 cada uno. Serie «D»			
124 bonos números	416 - 516 - 809 - 1.404 a 1.426	- 3.594 a 3.642 - 5.786 a 5.834	
Bonos de \$ 100 cada uno. Serie «E»			
135 bonos números	561 a 575 - 4.512 a 4.581	- 5.851 a 5.900	
Bonos de \$ 500 cada uno. Serie «F»			
171 bonos números	7 - 31 - 73 - 931 - 954 a 1.053	- 4.052 a 4.094 - 5.940 a 5.963	
Bonos de \$ 1.000 cada uno. Serie «G»			
131 bonos números	7 - 47 - 247 - 2.184	a 2.311	

Estos bonos sorteados dejan de ganar intereses desde la fecha del sorteo, y serán pagados a su presentación en las oficinas del Banco de la República.

EL PROYECTO DE LA CARRETERA PANAMERICANA

POR E. W. JAMES, Jefe de la Sección de Transportes Viales, Oficina de Caminos Públicos, Secretaría de Agricultura de los Estados Unidos.

La primera insinuación para abrir un canal a través del Istmo de Panamá fue hecha allá por el año de 1523 por Alvaro de Saavedra en un informe que rindió a Carlos V, Emperador de España, pero esta vía interoceánica no vino a abrirse al tráfico mundial sino cuatrocientos años más tarde, en 1914. Ahora bien; la primera insinuación para construir un sistema panamericano de carreteras se hizo en 1923 cuando se reunió en Santiago de Chile la Quinta Conferencia Internacional Americana. Diez años más tarde, en 1933, se terminó el primer estudio de reconocimiento de una posible carretera continua entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá. Las personas interesadas en este proyecto podrán leer el detallado informe que se publicó en diciembre de 1934.

El Congreso de los Estados Unidos de América ha autorizado la continuación de los trazados y el comienzo de la construcción de la vía, para lo cual destinó en junio de 1934 dos partidas separadas, que en total ascienden a 1.075.000 dólares.

Estas partidas se encuentran la primera en la Ley Hayden-Cartwright, que destina la suma de 75.000 dólares para emplearla en la continuación de los trazados de reconocimiento, en la misma forma y bajo las mismas condiciones que la suma destinada anteriormente, y la segunda en la Ley de Partidas de Emergencia para el año económico de 1935, que bajo el encabezamiento de partidas para la Secretaría de Estado autoriza el gasto de 1.000.000 de dólares para hacer los trazados y la construcción en aquellos países donde se haya terminado el trabajo de reconocimiento, bajo condiciones de cooperación que sean satisfactorias al Presidente de la República.

Por lo visto parece que el sueño de contar con una carretera panamericana y con un sistema de vialidad que una a los distintos países de la América del Sur no es tan remoto como lo fue el de la construcción del Canal de Panamá. En efecto, ya se han construido extensas secciones de esta carretera, y según los informes recibidos de los distintos gobiernos todos tienen proyectos definitivos para proseguir la obra «tan rápidamente como lo permitan los recursos nacionales».

La prolongación de la vía desde la ciudad de Panamá hasta la América del Sur, y la comunicación de las varias capitales sudamericanas presentan algunos interesantes y difíciles problemas. La penetración al continente sudamericano por la vía de la región del Darién, situa-

da al oriente de la República de Panamá, presenta de inmediato la primera dificultad.

Quizá no se sabe todavía de una persona que haya hecho por tierra el viaje entre las Américas Central y del Sur. Stephens hace mención de algunos indígenas procedentes del Perú y de México que iban a Esquipulas, en Guatemala, para asistir a las fiestas religiosas. El asegura claramente que el viaje desde México era el más difícil, llegando a suponer que los chibchas o quichés procedentes del país meridional usaban para hacer el viaje piraguas u otra clase de embarcaciones. No hay indicio alguno que demuestre que ningún ser humano, con excepción de los indios, haya viajado en sentido longitudinal entre lo que es hoy día la República de Panamá y el territorio de Colombia, en la América del Sur. Muchas fueron las rutas que hubo que recorrer a través del continente con el fin de determinar el sitio apropiado para construir un canal interoceánico en las regiones de Panamá y Darién, pero ninguna de las personas que participaron en los numerosos trazados hizo el viaje de Panamá a Colombia. Troutwine no lo hizo, ni lo hicieron tampoco ninguna de las demás personas que trabajaron con Frederick M. Kelly en su empresa de hallar un sitio satisfactorio para la construcción de un canal; Selfridge tampoco hizo este viaje, ni lo hizo ninguno de los ayudantes enviados por el Gobierno de los Estados Unidos en los años que transcurrieron de 1870 a 1873; Shunk no atravesó esta región en 1891 cuando su cuerpo de trabajadores hizo los trazados para el Ferrocarril Intercontinental. Cuando más cerca él estuvo de completar el viaje fue cuando por medio de un anteojo de larga vista indentificó lo que creía ser el mismo paso bajo, contemplado en las dos direcciones opuestas, es decir, desde Panamá y desde la ciudad de Medellín en Colombia.

Es posible que esta parte de la ruta, a lo menos por ahora, tendrá que salvarse por medio de un vapor que haga la travesía de Cristóbal a Cartagena, a Puerto Colombia o a La Guaira, o de Titumate a Nicoclí atravesando el Golfo de Urabá.

En Colombia se ha construido ya una línea de posible utilización que está abierta al tráfico automotor la mayor parte del año.

Si se hace una conexión por tierra podrá quizá pasar por el caserío de Río Sucio, cerca de la desembocadura del mismo, o podrá llevarse hacia el sur en la región del Atrato de la Cordillera Baudó, o cruzar el paso de La Quebra cer-

ca del Departamento de Bolívar, llegando al Departamento del Cauca en el puente de Jericó (1). Es cosa sabida que existe una ruta posible que partiendo de Río Sucio pasa por Dabeiba y Cañas Gordas hasta la ciudad de Antioquia, y sigue hasta Medellín transmontando la cordillera occidental. De Nicoclí, si se llega a establecer la navegación del Atrato, la ruta de esa sección podrá seguir el antiguo Camino Real hasta la vecindad de Dabeiba y continuar de allí hasta Medellín. Esta ruta de Nicoclí a Medellín es la que constituye el conocido proyecto antioqueño de la llamada Carretera al Mar (2). Una ruta de substitución podría partir desde Nicoclí por la vía de Montería hasta unirse en o cerca de Sincelejo con la proyectada carretera colombiana que partiendo de Cartagena atraviesa las llanuras del Departamento de Bolívar hasta llegar al Río Cauca en Valdivia, y siguiendo de allí por la vía de Yarumal hasta Medellín.

El uso de un vapor de río a Cartagena o Puerto Colombia haría necesaria la misma conexión entre Cartagena y Medellín (3).

La remota posibilidad de establecer una navegación por vapor de río a La Guaira daría como resultado una serie enteramente distinta de conexiones (4). Primero, habría que seguir la magnífica carretera que une a este puerto con la ciudad de Caracas, tomando después la vía recientemente terminada que pasando por Valencia llega a la frontera colombiana en la ciudad de Cúcuta, siguiendo de allí a través de Pamplona, Málaga, Tunja y los pueblos hasta llegar a Bogotá, y luego seguir por la vía de Cambao o de Melgar hasta Girardot en el Río Magdalena (5). De este punto la ruta necesitaría una carretera hasta Ibagué, y de ahí atravesando el famoso Paso del Quindío llegar a Armenia y luego al Río Cauca (6). La ruta de Caracas

seguiría la llamada hoy día Carretera Simón Bolívar.

Es evidente que si se hace la conexión por Caracas quedaría Medellín fuera de la carretera principal y desde luego no habría en tal caso una carretera que uniera por tierra a los dos continentes. Estando la Carretera Simón Bolívar tan avanzada, esta ruta constituiría de cualquier manera parte integral del sistema panamericano de carreteras, ya que hasta ahora no hay otra vía terrestre para entrar o salir de Venezuela.

De Yarumal, o ciudad Antioquia, se desprende una carretera que pasando por Medellín, Santa Bárbara y Pereira llega hasta la frontera del Ecuador. Esta atraviesa el Valle del Cauca pasando por el Nudo de Pasto, y con excepción de un corto trecho entre Santander y Tunio la mayor parte es de buena construcción de grava, especialmente en los alrededores de Cali en el Valle del Cauca.

En el Ecuador existe una carretera, ya usada por omnibuses, que va desde Tulcán, en la frontera colombiana, hasta Quito, pasando por Ibarra. Por lo tanto, no existe gran diferencia de opinión en cuanto a la ruta que debe seguir la carretera para llegar a Quito, pero de Quito en adelante se presentan varias alternativas de gran importancia.

Aun en el Valle del Cauca, en Colombia, la línea pasa por uno de los valles interiores de los Andes a una altura de 900 a 1.200 metros y la misma situación existe en Quito a una altura de 2.900 metros. Queda por decidir si la ruta ha de bajar de los Andes a la costa del Pacífico pasando por Quito, Cerro de Pasco o Arequipa y llegando a la costa por Guayaquil, Lima, o Cumaná (Mollendo), respectivamente, o si de Quito debe seguir rumbo al sur por la Cordillera de los Andes.

No es necesario en esta descripción de las rutas utilizables enumerar las consideraciones aplicables a cada caso. Basta decir que la ruta por la costa requiere la construcción de una carretera que tendrá que atravesar una región poco poblada y cubierta de desiertos a largos trechos pero que a la vez presenta pocas dificultades topográficas, en tanto que la ruta por la cordillera beneficiaría a la mayoría de la población, uniría muchas grandes ciudades, y atravesaría una región rica en paisajes montañosos, cuya magnificencia no puede ser igualada en otra parte del mundo. Sería una ruta de 3.200 kilómetros en donde se contemplarían majestuosos paisajes andinos imposibles de describirse o concebirse. Esta ruta andina pasaría probablemente por Riobamba, Cuenca, Loja, Cajamarca, Huanuco y Cerro de Pasco, y desde allí, siguiendo la vía de Oroya, pasaría por Huancayo y Ayacucho hasta llegar al Cuzco. Desde esta ciudad incaica seguiría hasta Puno, donde se uniría con una carretera que venga de la costa.

Será necesario estudiar tanto la ruta montañera como la costanera, así como también los muy difíciles eslabones que deben unirlas. En

(1) Parece que no se trata aquí del «Departamento de Bolívar», sino de la ciudad de este nombre en el de Antioquia, y que no es «al Departamento del Cauca» a donde podrá llevarse el trazado, sino al Río Cauca, cerca del puente de Jericó, en Antioquia.

(2) De la Carretera al Mar está en servicio de Medellín a Cañas Gordas; se adelanta la construcción de Cañas Gordas a Dabeiba, y actualmente se estudia en la Asamblea de Antioquia la consecución de un empréstito por \$ 1.000.000 para emprender la de Dabeiba a Nicoclí.

(3) Se habla aquí de «un vapor de río», pero parece indudable que se trata de uno de mar, pues es un trayecto marítimo el que hay que atravesar de Cristóbal a puertos colombianos.

(4) También el vapor de que aquí se habla como «de río», para llegar a la Guaira, tiene que ser un barco de mar, pues es éste un puerto de Venezuela al que no llega río navegable alguno.

(5) Para seguir a Girardot desde Bogotá sí existe la vía carretera por Melgar, pero no la de Cambao, que sólo se comunica con Girardot por el Río Magdalena o por los ferrocarriles Ambalema-Ibagué y Tolima-Huila.

(6) De Cambao, cuya carretera a Bogotá lo pone en comunicación con la que viene desde Caracas, hay paso carretable hasta Ibagué, y de esta última ciudad a la de Armenia existe la carretera en servicio que cruza la cordillera por el Quindío. (*)

(*) Las anteriores notas pertenecen a esta Revista.

todo caso tendrá que usarse la ruta al mar por Arequipa, o cerca de esta población, para hacer la conexión con una línea que conduzca hacia el sur por la costa de Chile. De Puno al Lago Titicaca arriba de Arequipa se ha propuesto una ruta que pasaría por las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra, Puerto Suárez y Corumba y de ahí seguiría hasta Río de Janeiro. Otra de las rutas debería pasar por Oruro y Sucre hasta Tucumán y el Valle del Paraguay, siguiendo de allí a Rosario y otras ciudades argentinas hasta llegar finalmente a Buenos Aires.

En caso de que la ruta por la costa chilena no llegare al sur más que hasta Valparaíso, tendría que desviarse allí otra vez hacia los Andes, pasando por Santiago hasta llegar a la bien conocida ciudad de Mendoza en la Argentina. Actualmente existe una carretera entre Santiago de Chile y Mendoza, pero, como ocurre con el Ferrocarril Transandino, está cerrada durante varios meses del año a causa de la nieve. Para obviar este inconveniente debe estudiarse detenidamente la construcción de un paso más bajo y más hacia el sur entre Puerto Montt y el Lago Nahuel Huapí, en la región que bien podría llamarse la Suiza de América y en donde ya se ha proyectado una línea de una belleza panorámica insuperable. Es esta una región de verdes bosques, inmensos lagos, empinados cerros y montañas que superan todo lo que Europa o el resto del mundo pueda ofrecer al turista, si hemos de guiarnos por la relación hecha por los viajeros que nos la han descrito. Se asegura que este paso en Nahuel Huapí está casi completamente libre de nieve aun en los meses de invierno del hemisferio meridional.

Ahora bien; aun al ser construido este paso meridional, la carretera tendría que desviarse hacia al norte hasta Mendoza, en donde no existen dificultades topográficas, y seguir de allí hasta Buenos Aires.

El único problema serio que se encuentra en esta región es el de hallar material adecuado para el afirmado. De Mendoza la línea puede tomar varias direcciones, siendo quizá la mejor la que pase por Villa María.

Estas rutas conectarían todos los países de la América del Sur con excepción del Uruguay y el Paraguay, y si se incluye a Lima pondrían en comunicación las capitales de todos ellos.

La distancia total de Panamá a Buenos Aires por la ruta más corta sería de unos 10.500 kilómetros, y tomando en cuenta todas las rutas alternativas no sería menos de 26.500 kilómetros. Si bien es cierto que el trabajo de reconocimiento será igualmente difícil en toda la extensión de la carretera, no presentará problemas extraordinarios en cuanto a organización del trabajo en el campo, excepto entre Panamá y el Valle del Río Atrato en Colombia, y entre Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y la región al oeste de Río de Janeiro. En estas secciones los ingenieros tendrán que organizarse a base de exploradores. Por otra parte, hay muchas

secciones que no presentarán las mismas dificultades que se han encontrado al norte de Panamá, puesto que grandes extensiones de terreno en la costa del Pacífico están casi por completo libres de bosques y maniguas y sólo presentan las dificultades comunes a los desiertos.

Además del reconocimiento de las líneas ya enumeradas, las partidas de que se dispone permiten llevar a cabo aquellos trabajos de agromensura que se requieran en los países donde ya se han hecho los reconocimientos, y seguir adelante el programa de construcción hasta donde lo permitan dichos fondos.

Se ha sugerido que podría emprenderse la construcción de una serie de puentes sobre los ríos principales en aquellos lugares en que estas obras pudieran ser de utilidad inmediata al conectar secciones de carreteras mejoradas en parte o en su totalidad, o al facilitar la continuación de tales carreteras. A lo largo de la ruta ya trazada hay muchos de estos lugares y sería posible ubicar satisfactoriamente obras de esta índole en cada uno de los países interesados. Además, podría incluirse en el programa la construcción de numerosos puentes pequeños cuando un país esté dispuesto a emprender la construcción o reconstrucción de algunos de los caminos de herradura o caminos de tierra que ahora son útiles solamente durante la estación seca.

En cuanto al levantamiento del plano definitivo estos trabajos podrían hacerse a lo largo de toda la ruta ya trazada, omitiendo solamente aquellos trechos en que las autoridades viales de los respectivos países hayan hecho ya dicho trazado o donde se encuentre ya construido el camino. En tres por lo menos de los países centroamericanos—Panamá, Costa Rica y El Salvador—se cuenta con una longitud bastante extensa en que ya se han hecho esos estudios definitivos o se ha construido la vía. Por otro lado, si se quiere estos trabajos podrían hacerse por lo pronto solamente cuando se quiera establecer la conveniencia de la ubicación de los puentes, de secciones de carretera en que se van a hacer mejoras inmediatas, o de la alineación para mejorar la vía gradualmente durante un período de años. Esto último aseguraría que todo el trabajo que se haga en la línea según se vayan obteniendo fondos tendría ubicación adecuada y contribuiría gradualmente al mejoramiento de la ruta aunque no se inviertan grandes sumas en ninguna ocasión. En un país por lo menos ya se ha insinuado que la ubicación de la línea daría lugar inmediatamente a que se abriera un camino en una región en donde el tránsito es difícil hasta para los animales de carga. En otro país se ha hecho una proposición definitiva para la construcción de una serie de puentes pequeños, para hacer mejoras en el nivel y en la alineación y para el revestimiento de las secciones que ahora no son transitables, con lo cual se dará fin a una carretera que partiendo de la capital de dicho país llegará hasta la frontera, y que será transitable en todas las estaciones.

Los programas definitivos para el estudio y

la construcción dependen de los deseos de los gobiernos de los países interesados, puesto que la cooperación por parte de ellos es indispensable. Como se dijo en el informe rendido sobre el trazado original de la carretera interamericana, el fin de la carretera panamericana no es el de construir la vía más corta, sino el de prestar la mayor cantidad de servicio posible. Es natural que este servicio debe ser de utilidad inmediata, pero no debe perderse de vista el hecho de que la carretera proyectada debe considerarse como la espina dorsal de un sistema más amplio y más general de carreteras y que por lo tanto debe ubicarse donde pro-

duzca mayores beneficios, locales y generales, sin adherirse escrupulosamente a la ruta más directa o más corta entre dos puntos principales.

Ya se tiene en mente abrir de nuevo la oficina que existía en Panamá, y la Junta Central de Caminos de dicho país, de la cual es Presidente el señor ingeniero don Tomás Guardia, ha notificado ya a la Oficina de Caminos Públicos de los Estados Unidos que el local en el Palacio Nacional que tan generosamente proporcionó el Gobierno de Panamá durante el trabajo de reconocimiento original estará otra vez a su disposición. Es probable que al presente ya esté abierta dicha oficina.

LAS TRABAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

El Consejo de la Cámara de Comercio Internacional cuya sede se halla en París, hizo recientemente las siguientes declaraciones sobre el sistema de contingentes, que viene predominando en varios países, con grave perjuicio del desarrollo del comercio internacional.

El Consejo de la Cámara ha comprobado que, a pesar de que el comercio entre naciones tropieza ya con grandes obstáculos, la tendencia general continúa orientándose más que nunca hacia las restricciones del cambio de mercancías y de capitales, y, en vista de la gravedad de tal estado de cosas, se cree en el deber de afirmar y precisar de nuevo, en las siguientes declaraciones, su opinión a este respecto:

1.ª El Consejo ha podido observar que, no obstante la política de restricciones que practican la mayoría de los gobiernos, en todas partes se siente profundamente la necesidad de exportar, considerada como la piedra de toque de la vitalidad nacional, necesidad que no puede satisfacerse hoy, como antes, si no se salvaguardan las posibilidades de los cambios internacionales. El Consejo infiere de ello que todos los esfuerzos en este sentido deberían obtener la aprobación universal. Es preciso, sin embargo, reconocer que estos esfuerzos no pueden tener éxito si no se cumplen ciertas condiciones esenciales definidas en el informe sometido por la Cámara de Comercio Internacional a la Conferencia Monetaria y Económica, especialmente la estabilización monetaria y la conveniencia para los países acreedores de poner en vigor el principio del pago de las deudas en mercancías y en servicios, como de admitir que en esta materia son las principales naciones acreedoras las que deben tomar la iniciativa

2.ª En 1933 el Congreso de Viena de la Cámara de Comercio Internacional preconizó una política de moderación en materia de tarifas aduaneras, proponiendo una técnica que per-

mitiese atenuaciones en la aplicación incondicional e ilimitada de la cláusula de la nación más favorecida, respetando, con todo, los derechos adquiridos por los terceros Estados en virtud de los convenios existentes.

3.ª Por lo que respecta al régimen de los contingentes, que no fue objeto de examen especial en el Congreso de Viena, el Consejo declara que va en contra de las necesidades normales de los cambios internacionales de mercancías, introduciendo en ellos un elemento arbitrario y rígido. Este régimen requiere la intervención gubernamental, intervención que, no obstante todos los desvelos de las administraciones competentes, da lugar a dificultades, así por la fijación de los contingentes como por las discriminaciones entre diferentes países. Se favorecen así las tendencias proteccionistas, creando entre los Estados un espíritu de hostilidad que lleva fatalmente a represalias. Estas medidas de contingentamiento han sido adoptadas para hacer frente a dificultades que se habían creído serían temporales; pero en la actualidad dichas medidas amenazan convertirse en sistema permanente.

4.ª El Consejo reconoce que, en vista de la inestabilidad persistente de los cambios, hay que aceptar como una situación de hecho el régimen de los contingentes, los cuales, por esencia, no eran sino una medida eventual que tenía la finalidad de cubrir necesidades urgentes. Pero el Consejo solicita encarecidamente que se reduzcan en todo lo posible los inconvenientes causados por el régimen citado, a fin de establecer al menos un *mínimum* de seguridad para el comercio internacional. Somete, en consecuencia, al examen de los gobiernos los principios generales siguientes, en los cuales deberían inspirarse para la aplicación del régimen:

a) No se deberían en principio aumentar los derechos de aduana ni imponer a las licencias ningún impuesto, ni fijar cargas nuevas a las mercancías cuya importación esté ya restringida por un contingentamiento.

b) Los contingentes, en la medida de lo posible, deberían ser decretados por un período determinado; por un año, al menos, por ejemplo. Las modificaciones deberían estar previstas por anticipado y no realizadas en el último momento. Se debería estudiar la posibilidad de convenios regulares que comprendieran períodos determinados y reglamentar las medidas de contingentamiento durante el curso de este período.

c) Cada país debería poder beneficiar del monto total del contingente autorizado sin ninguna limitación administrativa, cualquiera que fuese. En particular, una licencia de importación no utilizada por su beneficiario debería poder ser transferida a otro importador. Según la aplicación actual del régimen, si durante un período determinado se produce un excedente de expediciones, este excedente es en general deducido del contingente del período siguiente. Lo recíproco debería también existir igualmente, y todo contingente del que no se hubiera usado durante un período fijado debería poder ser trasladado al período siguiente, teniendo en cuenta la disminución del consumo en el país importador.

d) Se deberían dar garantías de que las medidas dictadas se aplicarían estricta y correctamente y de que las licencias de importación

en los casos en que fuesen concedidas lo serían en el más breve plazo posible.

e) Al establecer los contingentes, las naciones que los adoptasen deberían tener en cuenta el país de origen de los productos, en favor sobre todo de ciertos de ellos que exportan sus mercancías por mediación de otros mercados.

5.ª Algunos países perciben actualmente sobre ciertas mercancías sobretasas e impuestos especiales, además de los derechos de entrada ordinarios. El Consejo estima que estas sobretasas y derechos especiales deberían ser fijados al mismo nivel para todos los países, a fin de evitar el que haya diferencias perjudiciales al cambio comercial.

Finalmente, el Consejo está convencido de que estas recomendaciones no pueden tener efecto práctico sin el establecimiento de una confianza mutua entre las naciones. Las mejores sugerencias en el dominio económico son vanas si no encuentran eco en las esferas políticas. El Consejo se considera obligado a no perder de vista que uno de los objetivos esenciales de su actividad es el de persuadir a los hombres de estado de que el bienestar de las naciones no se obtiene poniendo trabas al desarrollo creciente del comercio entre los pueblos, sino favoreciéndolo en todo lo posible.

EL VIII CONGRESO DE LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL

Del 24 al 29 de junio en curso, la Cámara de Comercio Internacional celebrará en París su VIII Congreso, al que han prometido su asistencia relevantes personalidades de los principales países del mundo.

En dicha reunión se discutirán numerosos temas de cuyo estudio se han encargado comisiones especiales y personalidades competentes en la materia a que se refieren. Todos los problemas que serán tratados en el Congreso de París, como los demás que lo fueron en el Congreso de Estocolmo, Amsterdam, Washington y Viena, son de trascendencia para el porvenir de la economía y de los cambios internacionales.

Entre los temas a discutir en las sesiones de grupo y plenarias figuran los siguientes:

La contracción de los cambios y su repercusión en la economía nacional; medidas para impedir la depreciación de la moneda; la inestabilidad monetaria y el nivel de los precios;

las relaciones entre la producción agrícola y la industrial; la intervención del Estado y los «cartels»; la organización de la producción y la representación de los intereses de los consumidores; el pago en mercancías y en servicios de las deudas internacionales; los acuerdos comerciales bilaterales y la balanza de cuentas; la competencia de los países recientemente industrializados; medidas para conseguir una gestión más metódica de las empresas comerciales; la competencia entre el carril y la carretera; el excedente de tonelaje y el porvenir de la marina mercante; las auto-pistas y los caminos internacionales; la elaboración del derecho aéreo internacional; la telegrafía internacional y los deseos de los usuarios; hacia una interpretación uniforme de los términos comerciales; el régimen jurídico y administrativo de las sociedades extranjeras; la protección internacional de las invenciones, patentes y modelos, marcas, etc.; el régimen de quiebra y la salvaguardia de los derechos de los acreedores, etc.

LA INDUSTRIA CAFETERA Y EL BANCO DE LA REPUBLICA

La Cuarta Conferencia Nacional de Cafeteros reunida actualmente en esta capital aprobó por unanimidad en su sesión correspondiente al día 3 del mes en curso, la siguiente proposición, la cual fue transcrita al señor Gerente del Banco de la República por el señor Presidente de la Conferencia, doctor Mariano Ospina Pérez:

«La Cuarta Conferencia Nacional de Cafeteros saluda muy atentamente al señor Gerente y demás miembros de la Junta Directiva del Banco de la República, y les expresa su reconocimiento por los especiales servicios de esa institución en pro de la industria cafetera de Colombia».

EL BALANCE DE PAGOS INTERNACIONALES

En el Boletín Mensual de la Sociedad de las Naciones, número 12, aparece un estudio de los movimientos internacionales de capitales y de los pagos efectuados en concepto de intereses de dividendos o de servicios prestados, el cual resulta considerablemente simplificado desde el día en que, por iniciativa de la Sociedad de las Naciones, comenzaron numerosos países a confeccionar estados de sus balances de pagos internacionales.

Esos estados oficiales, así como otros procedentes de fuentes particulares dignas de fe, son agrupados y coordinados por el servicio de estudios económicos.

En ese estudio figuran las cuentas de 34 países, que representan el 80 por ciento del comercio mundial. Las cifras relativas al último año sobre el cual se han obtenido datos (en la mayoría de los casos, 1933), son presentados en relación con los de los años precedentes, a fin de facilitar el estudio de la evolución del comercio internacional. Un capítulo resumen con cuadros sinópticos, reproduce las cuentas de los diferentes países formuladas en dólares oro, así como determinadas clases de transacciones internacionales (operaciones de capitales, pagos de intereses y de dividendos, gastos de turistas y envío de emigrantes), poniendo de manifiesto las tendencias recientes; en lo que concierne a los movimientos de capitales, llega hasta el mes de septiembre de 1934.

El estudio contiene, asimismo, una cantidad considerable de datos sobre las conversiones de empréstitos (interiores y exteriores) en los diferentes países, que han permitido la reducción del tipo de interés. La reducción casi universal del alquiler de los capitales, que aligera la carga de los países deudores, sigue siendo, sin embargo, el único síntoma de la vuelta al equilibrio del comercio internacional. La tendencia a liquidar las inversiones internacionales a largo plazo persiste, y ya casi no se emiten nuevos empréstitos. Londres sigue siendo un mercado internacional de capitales, pero la escasa cantidad de nuevos capitales emitidos en esa plaza, aparte de los empréstitos interiores, está destinada casi exclusivamente a países pertenecientes al Imperio Británico. En los Estados Unidos, en los Países Bajos y en Suiza no se emitió ningún empréstito exterior desde 1933 a octubre de 1934. El desequilibrio persistente del comercio internacional se refleja en la continua disminución del promedio de los precios oro de las mercancías objeto de los intercambios internacionales y en la baja intermitente que resulta en el cambio de las monedas papel. Esa baja obliga a los países que han conservado el patrón oro, a escoger entre la deflación de los precios interiores, con todas sus complicaciones, y el mantenimiento de un nivel de precios que no les permite sostener la competencia.

La naturaleza de ese desequilibrio se analiza en un estudio donde se esboza el sistema de transacciones triangulares y multilaterales, así como las recientes modificaciones que ha sufrido. Ese estudio muestra que, antes de la crisis económica, el producto obtenido por el Reino Unido de sus inversiones en el extranjero le llegaba en gran medida en forma de mercancías compradas a los Estados Unidos y a los países europeos que, a su vez, compraban las materias primas y los artículos alimenticios que necesitaban, a los países donde se hallaban colocados los capitales británicos. Transacciones triangulares o multilaterales de la misma índole se efectúan en el caso de una transferencia de sumas debidas a otros países acreedores, por ejemplo, los Países Bajos. También son un elemento esencial del comercio exterior de países como Francia, Italia, Suiza y Austria, que, para poder comprar materias primas a los países de ultramar, cuentan con los gastos de turistas procedentes de otros países de Europa o de los Estados Unidos. Tienen en fin, análoga importancia para el Japón, que debe pagar una parte de las materias primas que importa de ciertos países por medio del excedente de sus importaciones a otros países.

Ello no obstante, las tendencias actuales de la política comercial han hecho extremadamente vulnerable ese sistema. Toda ruptura en la cadena de las relaciones multilaterales, reduce el importe transferible por el canal de ese comercio, y, por consiguiente, los precios de las mercancías que circulan a lo largo de esa cadena. Se dan detalles sobre la manera como ese mecanismo se ha dislocado en el transcurso de estos últimos años. Los excedentes que quedaban a los Estados Unidos de sus transacciones con Europa, por ejemplo, han disminuído y al mismo tiempo han sido ellos los que han debido suministrar los fondos exigidos por la retirada de capitales europeos a corto plazo, de la plaza de Nueva York. Así han disminuído de la manera más considerable los medios de que disponían, antes de 1930, para pagar las compras de materias primas en otros continentes. La baja consecutiva del precio de la seda cruda y el boicoteo chino de las mercancías japonesas, transformaron en déficit el importante superávit con que el Japón saldaba su comercio con los Estados Unidos y con China, resultando de ello una crisis de transferencias. Esa crisis no pudo ser resuelta más que por la depreciación del yen, que favoreció las exportaciones japonesas en tal medida, que los intereses de otros países resultaron seriamente perjudicados. Varios países europeos, principalmente Alemania, han sido eliminados de un comercio que antes permitía la transferencia de Asia, de Oceanía y de la América Latina, de las sumas debidas al Reino Unido.

La desorganización del sistema de comercio plurilateral—se dice en el estudio en cuestión contribuye mucho a explicar la aparente contradicción que representa la coexistencia de las dificultades financieras y de la abundante oferta de mercancías. «Las fuerzas productivas del mundo entero están intactas o son más poderosas, pero, debido a la destrucción parcial del sistema que antes las movilizaba para emplearlas en la transferencia de las sumas debidas a los países productores y en el intercambio triangular de ciertos productos en compensación de otros productos o de servicios, numerosos países tropiezan con dificultades para hallar los medios de adquirir los productos extranjeros que necesitan y los mercados donde les sea posible vender sus propios productos a precios remuneradores. Esas dificultades son las que continúan rebajando los precios de las mercancías que entran en el comercio exterior (es decir, los precios expresados en oro, que es la única mercancía que permite efectuar transferencias monetarias en todos sentidos), a pesar de las medidas adoptadas por varios países importantes para restablecer el alza de los precios».

LA PRODUCCION, EL COMERCIO Y LOS PRECIOS

El número 12 del *Boletín Mensual de Estadística* de la Sociedad de las Naciones publica interesantes informaciones sobre el movimiento de la actividad industrial.

Según los datos publicados con regularidad por el *Boletín*, la producción mundial de hulla durante los diez primeros meses de 1934, ha aumentado en el 11%, la de hierro fundido en el 29%, la de acero en el 21% y la de zinc en el 19% en comparación con el período correspondiente de 1933.

Durante el tercer trimestre se ha interrumpido la clara mejora que se había manifestado a principios del año, no habiéndose mantenido en los Estados Unidos de Norteamérica la producción de esas materias al nivel de la del trimestre correspondiente del año último. En cambio, se observa un ligero aumento de la producción mundial comparada con la de octubre de 1933; la mejora es del 12% en el hierro fundido, del 9% en la hulla, del 8% en el zinc y del 6% en el acero.

La actividad industrial ha disminuído lenta pero constantemente desde principios de 1934, en Francia y en Bélgica; por el contrario, ha aumentado casi sin interrupción en Dinamarca, en Italia, en Noruega; en Suecia y en Chile. En algunos otros países, el notable aumento observado a principios del año, se interrumpió a partir de junio o julio. Comparada con la de octubre de 1933, la actividad industrial en el mismo mes de 1934, ofrece un aumento del 20% en Alemania, del 19% en Suecia, del 15% en Italia, del 9% en el Canadá, del 8% en Polonia, y del 4% en Noruega; en cambio, ha disminuído en el 4% en los Estados Unidos, en el 5% en los Países Bajos y en el 13% en Francia.

El valor oro del comercio mundial durante el tercer trimestre de 1934 no representa más que el 32,5% del promedio del año de 1929. Comparado con el trimestre precedente, presenta una disminución del 2,6%; con respecto al tercer trimestre de 1933, la disminución es del 6,1%.

Por otra parte el *quantum* del comercio mundial durante el tercer trimestre 1934, representa aproximadamente el 73% del promedio de 1929.

En contraste con esas cifras, es alentador comprobar que el valor oro del comercio mundial aumentó en el 6,1% en octubre de 1934. Se trata sin duda, de un movimiento propio de la temporada, pero en 1933 el aumento en el mes de octubre no había sido más que del 4,8%.

Según los datos más recientes (noviembre u octubre) los precios al por mayor han continuado evolucionando de diferente manera según los países. Comparados con el nivel del mes correspondiente de 1933, han aumentado en 36% en Egipto, en el 17% en la Argentina, en el 16% en Hungría, en el 11% en Rumania, en el 9% en Bulgaria, en el 8% en los Estados Unidos, en el 6% en Dinamarca, y en Checoslovaquia, en el 5% en Alemania, Suecia y el Canadá, en el 3% en Australia, y Noruega, en el 2% en Grecia, México, Nueva Zelanda y Portugal y en el 1% en Inglaterra, las Indias, el Japón, Austria y el Perú. En cambio, en Italia, Finlandia, Chile y los Países Bajos, los precios al por mayor se han mantenido al mismo nivel, habiendo disminuído en el 1% en China, Suiza, Union Sudafricana y Yugoslavia, en el 4% en Bélgica, en el 6% en Polonia y en el 12% en Francia.

LAS DENOMINACIONES DE LOS BILLETES DEL BANCO DE LA REPUBLICA

DECRETO NUMERO 950 DE 1935 (MAYO 24)

por el cual se reglamenta el artículo 6.º de la ley 82 de 1931, reformatoria de la 25 de 1923, orgánica del Banco de la República.

El Presidente de la República de Colombia,
en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

Artículo único. Los billetes que emita el Banco de la República de conformidad con la au-

torización contenida en el artículo 6.º de la Ley 82 de 1931, sustitutivo del artículo 16 de la ley 25 de 1923, serán de las siguientes denominaciones: medio peso, un peso, dos pesos, cinco pesos, diez pesos, veinte pesos, cincuenta pesos, cien pesos, y quinientos pesos.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, a 24 de mayo de 1935.

ALFONSO LOPEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

JORGE SOTO DEL CORRAL