

REVISTA DEL BANCO DE LA REPUBLICA

Año IV

Bogotá, Mayo 20 de 1931

No. 43

NOTAS EDITORIALES

Situación general de los negocios

En nuestra anterior reseña, al par que anotábamos la persistencia de la mala situación que en los negocios todos del país se presentaba, señalábamos los factores favorables que permitían mantener viva la esperanza de una reacción. Al tratar de apreciar las circunstancias de hoy, podríamos emplear casi el mismo lenguaje, aunque registrando algunos nuevos elementos para fundamentar esa esperanza, como son la generalización de las lluvias, que si no muy copiosas sí han sido bastantes a cambiar las muy graves condiciones en que iban encontrándose la agricultura y la ganadería a causa del verano, y la manera pacífica y ordenada como se verificaron las elecciones de representantes a la Cámara, disipándose el temor de que ellas pudieran alterar la tranquilidad pública, dada la importancia que tenían para los partidos políticos y la ardencia con que éstos se preparaban para la pugna electoral. Los incidentes deplorables que se presentaron en contados lugares, no alcanzan a desvirtuar la impresión satisfactoria que ha dejado este nuevo debate cívico. Por los resultados conocidos hasta ahora, parece que los dos partidos quedarán casi equilibrados en la Cámara de Representantes, con una ligera mayoría conservadora, como quedó también el Senado.

Otro factor de importancia para el país ha sido la reacción de alza y de firmeza en los precios del café, cuando principia a movilizarse la cosecha del Quindío y de los departamentos centrales, y a ello debe atribuirse la mejoría en la situación que en Caldas y el Valle empieza a presentarse. Es de esperar que igual fenómeno pueda anotarse en Cundinamarca y el Tolima, al entrar de lleno la cosecha, que se ha retardado un tanto.

Como es de esperar también que la rebaja al 1½% anual del tipo de descuento en el Federal Reserve Bank de Nueva York, tasa la más baja registrada desde la fundación de dicho banco, afecte favorablemente las cotizaciones de valores extranjeros, estimulando las inversiones americanas en otros países y conteniendo las importaciones de oro a los Estados

Unidos, que parece haber sido uno de los principales móviles de la medida. Esa perspectiva puede ser importante para Colombia, que ofrece a los inversionistas un campo seguro y productivo.

Persiste, pues, la sensación de que ya no esté muy lejos el comienzo de una reacción favorable, no importa que muy gradual y lenta.

La situación fiscal

En el mes de abril el producto de las rentas nacionales fue de \$ 3.690,000 cuando la apropiación hecha para los gastos de ese mes ascendía a \$ 3.937.000.

No hay duda que esa circunstancia y la perspectiva de que las entradas por participación en los petróleos disminuyan también, harán inevitable una nueva revisión de los gastos, y vienen a confirmar lo que repetidas veces se ha anotado, de que en una situación de depresión económica no bastan para establecer el efectivo equilibrio presupuestal, las necesarias reducciones en los gastos, y es condición indispensable para obtenerlo la reanimación de los negocios en general.

Las apropiaciones para los gastos públicos en mayo subieron a \$ 3.925,973.52

Parece que está próxima la clausura del Congreso nacional, después de diez meses de sesiones que han representado una pesada carga para el fisco. Puede decirse que sólo está pendiente esa clausura de la aprobación del arreglo referente a la concesión Barco para la explotación del petróleo en el Catatumbo, en la Cámara, aprobación que parece segura, una vez que ya la dio el Senado, después de larguísimo debate que agotó la materia y dejó la impresión de que ese arreglo es conveniente para los intereses nacionales, como que contribuirá considerablemente al restablecimiento del crédito externo del país.

La banca y el mercado monetario

Los préstamos y descuentos del Banco de la República a sus afiliados quedaban el 30 de abril en

\$ 13.746,000, contra \$ 13.414,000 en 31 de marzo. Los hechos a entidades oficiales subieron a \$ 4.076,000, de \$ 3.125,000 que eran al finalizar el mes antepasado. Los préstamos directos a los particulares subieron ligeramente en el mes de abril, quedando el día último en \$ 10.000.00.

Las reservas de oro del Banco disminuyeron durante abril de \$ 21.269,000 a \$ 20.071,000.

Los billetes de éste en circulación bajaron también en ese lapso de \$ 23.336,000 a \$ 22.875,000.

Los depósitos en el Banco subieron ligeramente: de \$ 5.663,000 a \$ 5.748,000.

La situación de los principales renglones bancarios, de acuerdo con los datos telegráficos de la Superintendencia Bancaria, comparaba así en 28 de marzo y 25 de abril:

(En miles de pesos)

	28 marzo	25 abril
Caja	6,873	6,009
Corresponsales extranjeros (sal- dos acreedores).....	8,554	8,756
Depósitos en el Banco de la Re- pública.....	3,586	2,692
Préstamos.....	82,464	82,320
Depósitos a la vista.....	33,129	31,205
Depósitos a término.....	18,851	19,456
Depósitos de ahorros.....	10,159	10,236
Corresponsales extranjeros (sal- dos deudores).....	19,096	18,759

Oficinas de compensación

El movimiento de la compensación de cheques fue un tanto inferior en abril, en comparación con marzo, como puede apreciarse por las cifras siguientes:

	Abril, 1931	Marzo, 1931	Abril, 1930
En el país..	\$ 25.698.000	\$ 26.751.000	\$ 29.189.000
En Bogotá...	\$ 10.620.000	\$ 11.130.000	\$ 11.464.000

El cambio

Al 103½ para cheques por dólares se ha mantenido el cambio exterior, sin que haya nada especial que anotar al respecto.

El café

Continúa la recolección de la cosecha en el Quindío, Cundinamarca y el Tolima. Las lluvias van acelerando la madurez del grano, como han restablecido el buen estado de los cafetales en todo el país, y han mejorado las condiciones de la navegación en el río Magdalena, como puede notarse en la movilización del café. Pero de todos modos parece que la exportación de este año no llegará a las cifras del pasado.

Con alternativas, causadas por las vacilaciones que la política cafetera del Brasil ha tenido últimamente, los precios del café están al

presente a un nivel superior al que tenían hace un mes. La última cotización en Nueva York para el Medellín «Excelso», era de 17½ centavos, y de 16¼ para el bueno Bogotá. En Girardot se cotiza el café pilado a \$ 38, y a \$ 28 el pergamino.

Las perspectivas del negocio son muy inciertas, pues al paso que se anuncia del Brasil la resolución de cobrar diez chelines adicionales por cada saco de café que se exporte, lo que produciría en el año cosa de \$ 40.000.000, para comprar con ese importe café que sería destruído, lo que sería un factor de gran trascendencia para fortalecer el mercado, los anuncios de dos enormes cosechas, la próxima y la subsiguiente, que están haciéndose, lo mismo que la falta de una definida orientación de parte del gobierno brasileño en materia de café, mantienen la incertidumbre sobre el porvenir probable de la industria cafetera. Actualmente está reunida en Sao Paulo una conferencia de países productores de café, cuyas decisiones pueden traer alguna luz a ese respecto.

En abril se movilizaron a los puertos de embarque 262.395 sacos, contra 171.665 en marzo y 237.196 en abril de 1930. En los cuatro primeros meses de 1931 se han movilizado 918.834 sacos, contra 1.065.251, en los de 1930.

La responsabilidad del Banco

Procura el Banco de la República, en los informes de la Gerencia y en esta Revista, explicar su política y difundir los principios que rigen la actuación de instituciones de su clase y los fines que ellas buscan, tan ignorados por lo general entre nosotros. Pero no es posible estar contestando todas las innumerables críticas que se formulan al Banco, máxime cuando en su gran mayoría provienen ellas de gentes poco o nada preparadas en estos asuntos.

Queremos hacer hoy una excepción a esa regla, para referirnos al cargo que en un periódico de Medellín (1) nos hace persona que nos merece la mayor deferencia. El cargo está formulado así:

«El Banco de la República, en nuestro concepto, sólo tiene una responsabilidad indirecta en la mala circulación monetaria y es haber servido de vehículo al gobierno en su desastrosa política de los empréstitos. Si el Banco no emite tantos billetes sobre esos giros de los empréstitos y no abre tantos créditos con el aumento de recursos que ellos le dieron, el público—clientela de él—no se habría dejado ofuscar por el falso brillo de ese oro, y que el lujo y la imprevisión volvieron a hacer salir del país más pronto de lo que pensábamos».

Cargo es ése muy repetido, y que el Banco tiene explicado en forma concluyente.

Se pretende creer que si el Banco de la República no hubiera comprado los giros prove-

(1) *La Defensa*, 27 de abril.

nientes de los empréstitos, éstos no se habrían verificado. La puerilidad de tal suposición releva de examinarla.

El producto de los empréstitos se invirtió en su mayor parte en el pago de materiales para los ferrocarriles y demás obras públicas y de muchos otros elementos que el país importó, y en el de los servicios de entidades extranjeras que celebraron contratos con los gobiernos. ¿Qué intervención tuvo el Banco de la República en esa parte?

El resto de los fondos obtenidos por empréstitos se trajo al país, y lo tomó el Banco, emitiendo para ello billetes. No lo hubiera hecho, y las entidades prestamistas habrían traído ese importe en monedas de oro, que habrían venido a inflar la circulación en la misma exacta proporción en que lo hicieron los billetes; pues no puede nadie imaginar que ellas hubieran tomado dinero en préstamo para dejarlo en depósito en los Estados Unidos, ni que por el recargo que implicaban los gastos de esa traída, un poco menos del 1 por 100, se hubiera dejado de efectuar uno solo de los empréstitos que entonces se contrataron. Pero al proceder así se habría recargado al país con tales gastos, y más tarde con los de la reexportación del oro, lo que representaba alrededor de \$ 1.500.000, y no se habría logrado mantener la estabilidad del cambio, sino que se habría alterado profundamente con la excesiva oferta de giros, causando nuevo, grave perjuicio a los productores de frutos exportables, ya tan hondamente afectados por la escasez de brazos y el alza de los salarios y subsistencias. ¿Qué perjuicio causó entonces al país la compra por el Banco de aquellos giros?

Cargo fundado podría hacerse al Banco de la República si él hubiera atendido al clamor general, que reputados financistas apoyaron, para que abriera operaciones directas con el público, y hubiera aumentado considerablemente la cuantía de sus préstamos, emitiendo para ello billetes, como injustamente se lo achaca el escritor de Medellín.

Pero el Banco hizo todo lo contrario. No sólo no usó del amplio margen de emisión que su situación le ofrecía, sino que mantuvo la cuantía de sus billetes constantemente inferior a la del oro en su poder: por ejemplo, el 30 de junio de 1928 las reservas de oro representaban el 122-44% de los billetes en circulación. Lejos de aumentar sus operaciones de crédito, las redujo sensiblemente, como puede verse en el gráfico que aparece en la página 136 de esta Revista, entrega de abril, y eso precisamente cuando tanto los billetes como las reservas metálicas del Banco llegaban a su más alto nivel.

Consideramos indispensable la ayuda del capital extranjero para desarrollar las riquezas naturales del país. Los empréstitos son una de las formas en que puede venir esa ayuda. Pero nos dimos cuenta clara desde un principio de que en esa materia podían cometerse errores funestos

para la economía nacional. Por esa razón el Banco llamó repetidas veces la atención del Gobierno y del público hacia ese peligro.

Cuando apenas se iniciaban los empréstitos externos, en julio de 1927, el actual Gerente del Banco estampaba en su informe anual los siguientes conceptos:

«Pero a ese propósito (el de los empréstitos externos) preciso es que se tenga en cuenta por cuantos hayan de intervenir en la obtención e inversión de tales fondos que *si no se quiere sembrar graves dificultades y peligros para los negocios y para el país, es necesario que todos los dineros que en aquella forma entren a Colombia se inviertan de manera prudente y útil. Que lo obtenido por las entidades públicas se gaste, económicamente, en obras verdaderamente necesarias y reproductivas, ya directamente por sus rendimientos, o por el desarrollo que provoquen. Que lo que obtengan las entidades particulares vaya a emplearse en fomentar y acrecer la producción. Otra política sería en extremo peligrosa, casi suicida*».

En este mismo informe se pedía que se consultara al Banco y se tuviera en cuenta su concepto «en cuanto a la oportunidad, conveniencia y condiciones de cada negociación», por tener esta institución a su cargo «la regularización de la circulación monetaria y la estabilización del cambio exterior, sobre los cuales ejercen influencia decisiva los empréstitos externos que se contratan».

Esa petición, que debería consignarse en la ley, nunca fue atendida por las entidades que tuvieron la responsabilidad de las operaciones de crédito en el exterior.

En el informe de julio de 1928 el Gerente del Banco tornó a llamar la atención hacia las profundas perturbaciones que en la economía nacional estaba produciendo la política de los empréstitos, en la forma que se le había dado, y señaló los errores en que se había incurrido en el planeamiento así como en la ejecución de las obras públicas.

En la Revista del Banco se vino sosteniendo insistentemente la necesidad de que los dineros de los empréstitos se emplearan en donde y como la más alta técnica obtenible aconsejara. Tal fue esa insistencia, que por ella llegó a calificarse en las altas regiones oficiales la publicación del Banco de «oposicionista» al Gobierno.

Hemos querido rememorar estos antecedentes para deslindar responsabilidades, y para recordar que en la época de locura general que trajo al país la entrada de los abundantes recursos de los empréstitos externos, hubo una voz que incansablemente clamó por el orden y la moderación, y que esa voz, no oída, fue la del Banco de la República.

Doctor Tomás O. Eastman

Es con un sentimiento de la más profunda pena como tenemos que registrar hoy la muerte de este

eminente colombiano, que ocupó los más altos puestos en el Gobierno, en el Parlamento y en la Banca nacionales, y que por su ciencia profunda, por su inteligencia preclara y por su levantado carácter era legítima gloria de Colombia, al paso que su atractivo personal le ganaba el afecto de cuantos tuvieron el privilegio de ser sus amigos. Su muerte constituye irreparable pérdida para la nación.

La dirección del Banco de Bogotá

Por motivos de orden privado han hecho dejación de sus puestos de Gerentes del Banco de Bogotá los señores don Vicente A. Vargas y don Luis

Soto, quienes por varios años, y con acierto y competencia indiscutibles, estuvieron al frente de esa gran institución de crédito.

Uno y otro son miembros muy distinguidos y acatados de la Junta Directiva del Banco de la República, al cual han prestado eminentes servicios, por lo cual es un acto grato de justicia para nosotros rendirles, en esta ocasión, un tributo de reconocimiento y simpatía.

Para desempeñar la Gerencia del Banco de Bogotá, vacante por la separación de los señores Soto y Vargas, ha sido designado don Luis Londoño, experto financista, quien dirige desde hace varios años la Compañía Colombiana de Seguros.

EL MERCADO DE CAFE EN NUEVA YORK

El mercado de café y el nuevo impuesto del Brasil. - Fluctuaciones en los precios. - Escasean las ofertas del Brasil. - Los cafés suaves siguen las oscilaciones de los brasileños. - Grandes existencias de café del Brasil en los Estados Unidos. - El consumo en abril. - Estadísticas del café en los Estados Unidos. - Noticias de nuestro corresponsal en Nueva York.

Nueva York, mayo 8 de 1931

La más notable ocurrencia en el mercado neoyorquino de café en estas últimas semanas, ha sido la reacción producida por los rumores del proyectado impuesto sobre la exportación que ha estado considerando la Conferencia de Estados Cafeteros del Brasil. Por cosa de diez días se estuvieron recibiendo numerosos cables de predicciones, llegando algunos a dar la cifra de 30 chelines por saco, como monto del impuesto. Los precios tuvieron vivos aumentos y se hicieron fuertes operaciones, en parte debidas a anteriores ventas en descubierto y en parte a nuevas compras de especulación. La noticia definida de que el impuesto sería de 10 chelines hizo aflojar la tensión; paró el alza, y en los últimos días los precios han cedido y el mercado ha estado más quieto. La influencia del cambio brasilero, que había sido eclipsada por los rumores del impuesto, ha vuelto a hacerse sentir. La actitud actual parece ser de «esperar los resultados».

El mercado a término.—Este mercado ha tenido fuertes fluctuaciones en las últimas tres semanas. En la primera, el mercado siguió moviéndose en simpatía con el cambio brasilero. Firmas que representan intereses europeos eran los principales compradores. Al llegar las noticias del proyectado impuesto, se registraron fuertes alzas en todas las operaciones a término, con un máximo de 137 puntos en la semana que terminó el 23 de abril. El monto de operaciones fue considerable, figurando los intereses europeos y brasileños como compradores y las firmas locales vendiendo para realizar utilidades. Al llegar noticias definidas del Brasil, paró el alza y la tendencia del mercado en los últimos días ha sido incierta, tendiendo los precios hacia más bajos niveles. Para entrega en julio las cotizaciones del Santos número 4 fluctuaron de 7-50 a 8-87 centavos; para en-

trega en marzo de 7-56 a 9-01. Para el Río número 7, la fluctuación fue, para entrega en junio, de 4-52 a 5-67; para entrega en marzo, de 4-89 a 6-00 centavos.

El mercado al contado.—Este ha sido muy irregular en las últimas tres semanas. En la primera hubo un movimiento moderado, a precios bajos, vendiéndose el Río número 7, el 17 de abril, a 5 centavos, el precio más bajo registrado desde 1903. En la semana siguiente, sin embargo, la tendencia hacia arriba del mercado a término, las noticias de disturbios políticos en Santos y los rumores del proyecto de impuesto sobre el café tuvieron un efecto alcista; los precios avanzaron bruscamente, ganando el Río número 7 1¼ centavos. En los últimos días el mercado se ha aquietado y han cedido los precios, aunque no han caído a los bajos niveles anteriores. Para las tres semanas, la fluctuación para Santos número 4 ha sido de 8¼ a 9¾ centavos, y para Río número 7, de 5 a 6¾.

Las ofertas, costo y flete del Brasil han estado escasas, pues aparentemente los exportadores brasileños se abstienen de ofrecer esperando fuertes negocios.

Cafés suaves.—Los cafés suaves han seguido el movimiento de las otras clases. Los precios que habían bajado a mediados de abril, se han fortalecido y el negocio ha sido considerable.

Posición estadística.—Las existencias visibles de café en los Estados Unidos, en 1.º de mayo, eran las más altas registradas desde 1923, siendo tanto el café en stock como el a flote considerablemente superiores a las cifras de hace un año. Las ventas en la Bolsa de Café de Nueva York en el mes de abril fueron las más altas para un mes después de octubre de 1929. El consumo de café en abril ascendió a 2.260.853, contra 1.995.000 en abril de 1930.

Las cifras estadísticas para el mes y para los Estados Unidos son las siguientes (en sacos):

Entradas

	Abril 1931	Abril 1930	10 meses 1930-31	10 meses 1929-30
Del Brasil.....	767.670	665.603	7.451.189	6.635.276
De otros.....	336.301	311.692	2.934.053	2.900.416
Totales....	1.103.971	977.295	10.385.242	9.535.692

Entregas

	1931	1930	1930-31	1929-30
Brasil.....	838.891	710.331	7.131.760	6.421.073
Otros.....	325.149	291.513	3.032.484	2.964.203
Totales...	1.164.040	1.001.844	10.164.244	9.385.276

Ventas en la Bolsa de Café de Nueva York en el mes de abril

	1931	1930
Base Santos número 4.....	1.026.026	663.000
• Río número 7.....	752.000	472.000
• Colombiano.....	3.250	1.500

Existencias el 1.º de mayo

	1931	1930
Del Brasil.....	825.133	555.402
Otros.....	263.196	295.592
Totales.....	1.088.329	850.994

A flote, del Brasil, el 1.º de mayo

	1931	1930
	918.200	395.664

Ultimas noticias del mercado de Nueva York

Nueva York, mayo 15 de 1931

Refiriéndonos a nuestra información del 8 de mayo: no ha habido prácticamente cambio alguno en el mercado de café. El negocio ha estado quieto, con tono firme.

Las cotizaciones de hoy, para entrega inmediata, son: para Río número 7, 6 centavos; para Santos número 4, 9¼; para Medellín 17¾ a 18.

La baja de la tasa de interés del Federal Reserve Bank de Nueva York

Nueva York, mayo 15 de 1931

Banco de la República.—Bogotá.

Nuestra rata de descuento 1½% efectiva desde el 8 de mayo.

Federal Reserve Bank

EL MERCADO DE CAFE EN LONDRES

Pesadez en el mercado, y reacción por la noticia del nuevo impuesto de 10 chelines.-Este no está todavía ratificado.-Gran movimiento de compra y de embarque de café en el Brasil.-En ocho días se embarcan 1.120.000 sacos.-Se considera inverosímil la destrucción de café.-El abastecimiento total sube a 30-1/2 millones de sacos.-Existencia visible.-Entregas al consumo.-Noticias de nuestro corresponsal transmitidas por cable.

Londres, mayo 15 de 1931.

Todos los mercados de café mostraron un tono pesado durante la mayor parte del mes anterior, debido a la debilidad del cambio brasilero, que tocó el nivel más bajo jamás registrado. De pronto circularon rumores de que el gobierno del Brasil iba a establecer un nuevo impuesto sobre todos los cafés exportados del país. Oficialmente se confirmó que desde el 28 de abril en adelante se cobrarían 10 chelines por saco. Tal medida no ha sido ratificada aún por el gobierno federal. Se inició un movimiento general de compras, que se acentuó por las operaciones para cubrir ventas en descubierto en los mercados terminales. Los exportadores se mostraban ansiosos por asegurar todo el cupo disponible en los vapores que habían de salir antes de la vigencia del impuesto. Se realizaron negocios en muy grande escala, y los embarques en los últimos ocho días de abril subieron a 1.120.000 sacos.

El cambio brasilero estuvo más firme por algunos días, debido a ese enorme movimiento; pero como pa-

rece que hay dudas respecto a los resultados del nuevo impuesto, se nota otra vez tendencia hacia la debilidad.

El producto del impuesto va a emplearse en la destrucción de café de las existencias en el interior del Brasil, lo que parece difícilmente concebible.

Los stocks en Río y Santos se han reducido mucho, por los grandes embarques, y actualmente las ofertas de café son nulas. Esto es contrario a lo que debía tener lugar para asegurar la mayor cantidad de dinero posible, dando a los exportadores las mayores facilidades para hacer ofertas.

El 31 de marzo el abastecimiento visible e invisible, incluyendo las compras del gobierno del Brasil, ascendía a 30 556.000 sacos. Con la nueva cosecha ya próxima, es claro que el comercio no tiene por qué sentir inquietud respecto a abastecimiento. Las medidas artificiales no son la solución del problema de superproducción, que es lo que está afectando al Brasil.

Las existencias visibles de café ascienden a 6.224.000 sacos. Las entregas al consumo en abril fueron de 2.265.000.

SITUACION FAVORABLE DE COLOMBIA

En la interesante Revista «The Statist», de Londres, correspondiente al 4 de abril último, encontramos el artículo que se verá en seguida acerca de la actual situación de nuestro país. Hemos traducido este artículo y lo reproducimos hoy en estas columnas, con el fin de hacer conocer de nuestros lectores la manera como se juzga nuestra situación en el exterior, sin que prohijemos los conceptos en él expresados.

El doctor Enrique Olaya Herrera, presidente de Colombia, está conquistando gradualmente el respeto y la confianza de los colombianos que colocan el interés de su país por encima de las consideraciones de partido. En realidad, ninguno de los grandes partidos del Estado tiene de qué quejarse. Los lectores recordarán que, como resultado de las elecciones del año último, el partido del doctor Olaya Herrera obtuvo una mayoría muy sustancial. Pero el nuevo presidente consideró que el partido liberal, que había estado fuera del gobierno durante más de cuarenta años, contaba en sus filas con pocos hombres que tuvieran entrenamiento práctico en la labor administrativa, si bien podían ser teóricamente muy hábiles. Como resultado, se formó algo que virtualmente es un gobierno de coalición y, como lo informamos oportunamente, varias de las más altas posiciones del Estado, cuyo nombramiento corresponde al presidente de la república, fueron adjudicadas a prominentes conservadores, que tenían la experiencia de toda una vida dedicada a la administración práctica. Naturalmente, tal actitud inspiró confianza en las clases acomodadas del país, y en los inversionistas extranjeros interesados en Colombia. Se esperó que con un hombre tan ecuánime en la dirección de los asuntos nacionales, nada se haría en Colombia que pudiera considerarse como violentamente revolucionario; y que, por el contrario, el país podría lograr un nuevo avance en el desarrollo de sus recursos naturales, reconocidamente grandes. Fue éste el camino que el presidente y el gobierno todo se propusieron seguir. Si no hubiera sido por una serie de contratiempos imprevistos, en los cuales ni el presidente ni su gobierno, y en realidad nadie en Colombia, tuvieron responsabilidad, no hay duda alguna razonable de que ese país estaría realizando progresos efectivos, y atrayendo la atención de los inversionistas por la seriedad de su gobierno.

Escasamente había tomado el doctor Olaya posesión del mando, cuando su gobierno se vio ante una de las más fuertes bajas en los precios de las materias primas, baja que no sólo Colombia sino todos los países que en el mundo producen tales géneros, habían tenido que afrontar en mucho tiempo. El presidente y sus consejeros se dieron cuenta de que si Colombia ha de alcanzar un progreso apreciable, para no decir rápido, lo que necesita es facilidades de transporte e inmigración. Pero es inútil hablar de esta última mientras no existan las pri-

meras. La inmigración es imposible hasta cuando se hayan hecho los preparativos adecuados, por parte de quienes tienen amplios recursos, para recibir a los inmigrantes; y una de las formas que tales preparativos deben tomar en un país como Colombia, es la construcción de medios de transporte. El doctor Olaya Herrera, siguiendo el precedente sentado por sus antecesores, elaboró un muy importante plan de construcción de caminos y de extensión, hasta donde lo permitieran los recursos actuales, del sistema ferroviario, dándose cuenta con todo acierto de que si es posible atraer capitales privados para la construcción de vías férreas, eso sería mucho mejor que emprender tales obras con ayuda del Estado. Pero, naturalmente, la construcción de caminos debe estar a cargo de alguna autoridad oficial, sea local o nacional. El presidente, sin embargo, no incurrió en el error, cuando se dio cuenta de que las rentas se contraían con mucha más rapidez de la que era posible obtener en la reducción de los gastos, de lanzarse en su programa de mejorar las facilidades de transporte con la esperanza de que todo resultaría bien al final. Tuvo el buen juicio que, desgraciadamente, no imitaron algunos de sus vecinos, de suspender las obras de un golpe, tan pronto como vio que ni las rentas ni el impuesto de aduanas alcanzaban un nivel que justificara la construcción de caminos. Y comprendiendo que ni aun con la suspensión de las construcciones de caminos y otras obras de las que pudiéramos llamar de inversión de capital, bastaba para equilibrar la rápida baja de los ingresos, el presidente y sus consejeros decidieron reducir todos los salarios administrativos, desde los más altos hasta los más bajos, y ahora parece ya posible que el presupuesto colombiano quede nivelado.

Los lectores, indudablemente, saben que una gran parte de los ferrocarriles colombianos son de propiedad del Estado. Ahora bien, es necesario admitir que, a diferencia de algunos otros países, Colombia en manera alguna ha incurrido en la falta de subordinar el bienestar de los ferrocarriles del Estado a consideraciones políticas. Pero una reforma muy deseable ha realizado el nuevo presidente: la que trata de dar en cuanto es posible una organización comercial a los ferrocarriles del gobierno. Se ha establecido con este fin una junta permanente y, en cuanto era practicable, independiente de las cámaras del congreso, para que administre los ferrocarriles. En otras palabras, el presidente

y su gobierno están evitando en lo posible el sistema que ha prevalecido con tan desastrosos resultados en varios otros países, tanto al norte como al sur de Colombia. El propósito es el que la administración de los ferrocarriles no sea dirigida enteramente por políticos amigos del gobierno.

Colombia, como muchas veces lo hemos explicado en estas columnas, no es un país fácil de abrir para el transporte. Por el contrario, es probablemente uno de los más difíciles, puesto que cruzan su territorio tres grandes ramales de la cordillera de los Andes. Entre esas grandes cadenas de montañas se encuentran llanuras magníficas, algunas excesivamente fértiles en frutos tropicales, y otras de elevación tal que permitiría a quienes las cultiven producir cosechas de géneros agrícolas que siempre hemos considerado como característicos de las zonas templadas. Ahora bien, a este respecto, se está realizando en el Canadá un experimento especialmente notable. El corresponsal de *The Times*, informó recientemente que se estaban haciendo ensayos para reemplazar lo que se conoce con el nombre de trigo Garnet por el trigo Reward, considerado como superior al mismo trigo Marquis, mundialmente conocido. Colombia no es el Canadá y mucho menos pudiera tomarse como el norte de este país. Pero querríamos llamar la atención, tanto del gobierno colombiano como de los de otras naciones suramericanas, hacia el Gran Colegio Agrícola establecido en una de nuestras colonias en un sitio llamado Saint Augustines, isla de Trinidad.

Si se considera lo enorme de las distancias en la América del Sur, ese sitio no está muy lejos de Colombia. En la actualidad, siendo tan hábil el gobierno de Colombia y tan progresivo y emprendedor su pueblo, creemos que nadie mejor que los colombianos reconocen voluntariamente

los inconvenientes de depender del café exclusivamente, para todo su bienestar económico. Las exportaciones de café, que son las mayores de Suramérica, después de las del Brasil, tienen una proporción exagerada en el comercio exterior colombiano. No se ve claramente por qué no haya de ser posible cultivar extensivamente el trigo en las llanuras altas de Colombia. No somos, sin embargo, expertos agrícolas, y sería de desearse que en Colombia se desarrollaran cultivos distintos del trigo. Solamente mencionamos el experimento hecho en este género en el Canadá, para demostrar lo que puede conseguirse cuando el cultivador está alerta a todas sus oportunidades.

Probablemente la más dramática experiencia del mundo agrícola en los últimos tiempos, ha sido el extraordinario desalojamiento de Suramérica por la costa occidental de Africa en la producción de cacao. Tal vez hace treinta o cuarenta años, nadie habría creído que la costa occidental africana alcanzaría en las exportaciones mundiales de cacao el sitio que hoy ocupa, y si no hubiera sido por los cuidadosos experimentos que se practicaron con las diversas clases de grano que podrían aclimatarse en aquella región, otros treinta o cuarenta años habrían transcurrido antes de que se hiciera algo concreto. Sabido es que hay cerca de cien variedades de trigo susceptibles de ser cultivadas en este país; usamos sólo una o dos, y uno de los mayores beneficios que podría conseguir la nación en la actualidad sería el de hallar una variedad que produjera 120 millones de bushels, en vez de los 60 millones que estamos acostumbrados a producir anualmente. No puede dudarse razonablemente de que si se hacen experimentos, se hallarán variedades de algodón y de diversos artículos que florecerían en Colombia y aliviarían al país, naturalmente rico, de su actual dependencia exclusiva del cultivo del café.

EL COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y LOS ESTADOS UNIDOS

Mr. Walter J. Donnelly, Agregado Comercial de la Legación Americana en esta ciudad, informa que las exportaciones de Colombia para los Estados Unidos de América, en el mes de marzo, valieron \$ 7.511.000; las importaciones hechas por Colombia de los Estados Unidos, en el mismo mes, montaron a \$ 1.812.000. En los primeros tres meses de 1931, las exportaciones de Colombia para los Estados Unidos de América valieron \$ 21.413.000, y las importaciones hechas por Colombia de los Estados Unidos montaron a \$ 5.580.000 lo que deja un saldo favorable a Colombia de \$ 15.833.000.

Los Estados Unidos de América importaron en el mes de marzo 185.726.000 libras de café, avaluadas alrededor de \$ 19.592.000. De este total, 29.080.000 libras fueron de café colombiano, por un valor aproximado de \$ 5.552.000.

La existencia del café del Brasil en los Estados Unidos, en 1.º de mayo, era de 825.000, contra 555.000 sacos en el año pasado. El café del Brasil a flote subía a 918.000, contra 396.000 sacos en el año pasado. La existencia de café suave en la misma fecha, era de 263.000 sacos, contra 295.000 sacos en mayo 1.º de 1930.

Los precios para los cafés suaves de Colombia, en mayo 1.º, eran así:

Bucaramanga lavado, 16½ a 17 centavos.

Girardot, 17¼ a 17½ centavos.

Medellín, 18 a 18¼ centavos.

Manizales, 17½ a 17¾ centavos.

Informa también que, en el mes de abril, la situación de los Estados Unidos cambió en lo general relativamente muy poco. La industria del acero trabajó alrededor del 50 por 100 de su capacidad, y cerró el mes en el 48 por 100. Los contratos de construcción bajaron notablemente del nivel mantenido en el mes de marzo. La producción automovilística sobrepasó el aumento natural en esta época del año, con un producto que se estima en 350.000 carros. Las operaciones en las industrias textiles continuaron mejorando. El tráfico ferroviario aumentó, pero está cerca de un 15 por 100 bajo el nivel del año pasado. El comercio distribuidor se mostró ligeramente inferior al nivel del año pasado, en cuanto a valor y volumen. Las operaciones en la bolsa fueron moderadas en su cuantía. Los créditos fueron amplios, y la tasa del interés para operaciones a término se mantuvo excepcionalmente baja.

EL ESTADO Y LOS TRANSPORTES

DE un interesante estudio hecho por el doctor Esteban Jaramillo acerca del problema de los transportes en nuestro país, tomamos los siguientes apartes que consideramos de mucha oportunidad, señaladamente en lo que se refiere al criterio económico con que deben fijarse las tarifas férreas y fluviales en Colombia.

El desarrollo general de los transportes

Los transportes son los medios empleados por el hombre para salvar las distancias, para recorrerlas con rapidez y comodidad. Puede decirse sin exageración que la historia de la humanidad es la de una lucha secular con el espacio, y que el proceso de los grandes descubrimientos que el hombre ha realizado es el de un esfuerzo incesante por acortar la distancia que lo separa de sus semejantes, desde el procedimiento para cabalgar en algunos animales, hasta las modernas naves aéreas que recorren centenares de millas por hora, y desde el cuerno sonoro de los salvajes, hasta el maravilloso radio que difunde por el mundo, en el momento mismo en que las lanza el instrumento musical o la voz humana, las grandes creaciones del arte y de la oratoria. El animal humano profesa un terror instintivo a la distancia. La distancia es enemiga de la vida, no sólo porque ella es causa de la ausencia y estar ausente es morir un poco, sino porque el tiempo que se gasta en recorrerla es un paréntesis que se abre en la labor eficiente, un período más o menos largo en que dejamos de vivir nuestra vida.

Pero al mismo tiempo el hombre quiere moverse, moverse rápida y cómodamente, para ponerse en contacto con los demás hombres, para conocer la tierra y dominarla, para llevar de un lugar a otro los frutos del suelo, los productos de su industria y las creaciones de su inteligencia. El movimiento es ley fundamental de la vida, así como la quietud es el primer síntoma de la muerte. Un pueblo que se aísla de los demás es un pueblo condenado a muerte moral y económicamente. *Motus est vita* dijo desde hace más de veinte siglos Aristóteles. Esta sentencia del filósofo de Estagira podrá hoy parecer una novedad revolucionaria, en esta noble ciudad del quietismo, de la vida holgazana y apacible.

Para satisfacer esta necesidad innata de movimiento, el hombre empleó primero el sistema de la autolocomoción, valiéndose únicamente de sus pies para trasladarse de un lugar a otro; mas como aquello era lento y penoso, ideó la domesticación de ciertos animales, para viajar en ellos y ponerles carga; el elefante, el camello, el caballo, el asno, la mula y el buey fueron los creadores de la civilización primitiva. Arrojóse el hombre a la corriente de los ríos caudalosos en frágiles balsas de madera; ideó la fabricación de carros de distinta forma, que un-

cidos a ciertos brutos, hicieron más cómodo y rápido el recorrido de largas distancias; aventuróse luego a surcar los mares en débiles embarcaciones, que impulsadas por el viento, lo llevaron a remotos lugares, hasta que, perfeccionando el buque de vela, realizó con él hazañas tan estupendas como el descubrimiento de América.

Los modernos medios de locomoción

Mas estaba reservado al vapor y a la electricidad el consumir la victoria definitiva del hombre sobre el espacio. El telégrafo eléctrico y el cable submarino primero, y más tarde la telegrafía inalámbrica y el radio o telefonía sin hilos, han encontrado la tierra pequeña para recorrerla en cortos instantes transportando los frutos de la inteligencia humana. El vapor aplicado a las máquinas y a los medios de transporte ha realizado la revolución económica, social y política más fundamental que haya podido imaginar el hombre. La máquina, que al tiempo de su aparición tuvo los más encarnizados adversarios, por creerse que lanzaría a las calles a morir en la ociosidad, de hambre y desnudez, a millones de obreros, vino a ser elemento necesario para el hombre, desvaneció las apreciaciones pesimistas que sobre ella se hicieron y centuplicó el trabajo humano en las numerosas industrias creadas y ensanchadas por ella; combinada con la química y aplicada a la labor geopónica y a la producción de alimentos y vestidos, redujo a letra muerta las desconsoladoras e inhumanas teorías de Malthus sobre la población. La producción del sustento humano no tuvo límites, y el hombre pudo sin miedo cumplir el precepto divino de crecer y multiplicarse sobre la corteza fecunda del planeta. La máquina es como los celos: un monstruo que se alimenta de sí mismo. Multiplicando la producción, crea en el hombre nuevas necesidades y deseos nuevos, que unidos al inmenso desarrollo de la riqueza, originado por el mismo progreso industrial, hacen aumentar los consumos. Ni la máquina se cansa de producir, ni el hombre se sacia de consumir lo que ella produce, y esa producción incesante, que crece cada día, para atender a ese consumo que jamás se satisface, hace surgir por doquiera nuevas industrias que suministran los objetos con que ha de alimentarse el monstruo insaciable.

La profunda revolución que han llevado a cabo las máquinas en todos los ramos de la actividad humana no habría podido realizarse sin

el maravilloso perfeccionamiento de los medios de transporte. No vale la pena de producir en grandes cantidades toda clase de objetos, si es imposible venderlos, y esto no se logra si no pueden llevarse a mercados distantes. Las máquinas, pues, han estado subordinadas a los ferrocarriles y a los barcos. Estos elementos de transporte han sido los verdaderos generadores del progreso industrial extraordinario de los siglos XIX y XX. Ellos movilizan los frutos del suelo y los productos de las manufacturas, ensanchando indefinidamente el radio de consumo de éstos, y establecen un intercambio constante de todas las regiones, de todos los países y de todas las zonas. Ya el hombre no tiene que preocuparse por producir todo lo que necesita; le basta fomentar aquellas industrias que son propias de su suelo y adecuadas a sus capacidades y a sus medios, y esperar a que el ferrocarril o el buque de vapor vengán a traerle los productos más exóticos y a llevarse hacia comarcas remotas los sobrantes de su producción. Así ha venido a crearse la dependencia económica de unos países respecto de otros, y el hombre ha podido satisfacer en todo momento las más variadas necesidades y los más raros caprichos. El habitante de las zonas frías ha podido saborear en el rigor del invierno los sazonados y deliciosos frutos de los países tropicales, y los que moran en éstos han tenido a su alcance todos los refinamientos de la civilización europea.

La intervención del Estado en los transportes

Factores tan poderosos como son los medios de transporte en la vida económica, social y política de los pueblos, factores que crean tan graves y variados problemas, no podían permanecer indiferentes a la acción del Estado, sobre todo del Estado moderno, que no es como el antiguo, una entidad separada del pueblo y casi siempre en pugna con él, sino una creación del pueblo mismo en los regímenes democráticos. Si hoy ningún jefe de nación puede decir, como Luis XIV, «el Estado soy yo», los ciudadanos sí podemos decir: «el Estado somos nosotros»; el Estado es una organización política formada por nosotros para satisfacer las necesidades colectivas de la sociedad civil y fomentar acá en la tierra el bienestar humano, y nosotros queremos y mandamos, por medio de nuestros órganos autorizados, que ese Estado se preocupe y desvele por todo lo que atañe al bien del mayor número, ampliando su radio de acción a medida que lo exijan las necesidades de esta vida moderna, multiforme y llena de complicaciones.

Mientras los transportes no tuvieron el desarrollo inmenso que les han dado el vapor y la electricidad, y los hombres conducían lentamente de una parte a otra los escasos productos del suelo y de las industrias, en abierta

competencia, el problema económico y social que aquellos plantearon no revestía caracteres tan graves que demandaran la intervención de los Gobiernos para encauzarlos dentro de la equidad y conveniencia pública. Mas hoy las cosas son muy distintas. Todo el movimiento comercial y económico de los pueblos está regido y gobernado por los transportes. De ellos depende en absoluto la creación de la riqueza, la distribución y el consumo de ella. Cuando el ferrocarril o el barco se niegan a transportar los productos de una industria, la reducen a la inacción y la arruinan; cuando transportan esos productos inoportunamente, ocasionan ingentes pérdidas al industrial; cuando, aliados a un empresario, acarrean de preferencia la mercancía de éste y posponen a los que producen artículos similares, hacen a éstos víctimas de una competencia desleal; cuando prestan sus servicios a precios exorbitantes, hacen subir el costo de producción, crean nuevas dificultades a los artículos de origen nacional para competir con los de procedencia extranjera y elevan el precio de los abastos; cuando no llevan oportunamente a los centros de consumo los artículos necesarios para la vida, condenan los pueblos al hambre y a la miseria. ¡Qué arma tan poderosa tienen en sus manos las empresas de transportes! ¡Cuántos beneficios y cuántos males pueden hacer a la comunidad!

Condiciones que aseguran la eficacia del transporte

El ideal de los transportes se cifra en los siguientes requisitos: 1.º Transportar con *seguridad*; 2.º Transportar con *rapidez*; 3.º Transportar con *equidad*; 4.º Transportar con *universalidad*, y 5.º Transportar con *baratura*. *Seguridad, rapidez, equidad, universalidad y baratura* son las condiciones esenciales que deben llenar los transportes para prestar todos sus beneficios a la vida económica de un país. Son, si así puede decirse, los cinco mandamientos del bien público que deben cumplir las empresas de transporte.

La *seguridad* implica cuidado absoluto con los objetos que se transportan y disminución de los riesgos, mediante el empleo de aquellos medios que la ciencia, el arte y el buen espíritu de organización aconsejan para evitar pérdidas y accidentes. Los transportes inseguros, antes que un bien, pueden constituir un perjuicio inmenso para el comercio. La inseguridad surge cuando las empresas, mirando su propia conveniencia y poseídas de un afán inmoderado de lucro, posponen los intereses generales y se abstienen de hacer el gasto que demandan los medios de precaución y las medidas de vigilancia, gasto que naturalmente disminuye por el momento sus utilidades, aunque a la larga sea altamente reproductivo para ellas.

La *rapidez* en los acarreos no es menos importante, pues los transportes lentos hacen lle-

gar la mercancía a los centros de expendio inoportunamente y gravan al dueño de ella con intereses de demora, o lo privan del dinero proveniente de las ventas, y en todo caso perjudican la celeridad del movimiento comercial e industrial. Lo mismo que en lo tocante a la seguridad, los transportes lentos son propios de empresas que no se procuran lo necesario para hacerlos más rápidos, porque esto merma sus ganancias.

La *equidad* en los transportes consiste en que éstos se efectúen por riguroso turno, sin hacer a unos clientes de mejor condición que a otros, ya en cuanto al tiempo de embarcar la mercancía, ya en cuanto al precio del transporte. Las preferencias indebidas de las empresas transportadoras pueden causar a muchos interesados en el tráfico del país ingentes perjuicios, creándoles una competencia artificial e injusta. El productor que logra hacer llegar primero o con un costo menor que otros su mercancía a los centros de consumo, es un industrial privilegiado, que escapa, por obra y gracia de los acarreadores, a las leyes económicas de la libre competencia y que muchas veces impone el precio de su mercancía con perjuicio notorio de los consumidores. ¿A qué pueden obedecer estas preferencias? Al interés de las empresas, en pugna con la conveniencia pública. Generalmente el negociante favorecido con el privilegio es un aliado de los transportadores, que en una forma o en otra les remunera aquella prelación desleal y perjudicial para sus competidores, o es la misma empresa que, abiertamente o por mano tercera, negocia con los artículos que transporta. Incontables son los abusos que por este medio han cometido en el mundo las compañías que hacen el tráfico.

La *universalidad* exige que se transporte toda la mercancía que se consigna con tal objeto. Sin este requisito se lesionan los intereses de los industriales a quienes no se les acarrea la mercancía, se dejan sin proveer los mercados suficientemente, se estanca el movimiento comercial y se perturba el curso de los cambios internacionales. Y si la mercancía que deja de transportarse es de artículos necesarios para la subsistencia, a menudo corruptibles, se restringe el abastecimiento de esta clase de productos y se ocasiona a los dueños de ellos una pérdida completa. La restricción de la oferta de estos artículos y la carestía de ellos traen consigo todas las deplorables consecuencias del alza en el costo de la vida. El antagonismo entre el negocio de los empresarios y el interés de la sociedad surge aquí más de bulto, si cabe, que en los casos estudiados. Aquéllos no transportan toda la carga que se les consigna, porque carecen de vehículos suficientes, de los brazos o de los combustibles necesarios, y la adquisición de tales elementos eleva los gastos de la empresa y hace bajar, al menos transitoriamente, sus utilidades. Al público le interesa que se transporte todo lo que producen las in-

dustrias y moviliza el comercio; a las empresas sólo les conviene a veces transportar poco y a alto precio, e invertir sus utilidades, no en aumentar su capacidad acarreadora, sino en dar a sus accionistas cuantiosos dividendos.

Venimos por último a la *baratura*. Las altas tarifas de las empresas férreas y de navegación hacen tributarias todas las industrias nacionales de una sola: la de transportes; tributarias, no en una forma equitativa y benéfica, sino en condiciones ruinosas. Y como tras de esas industrias están siempre los consumidores, sobre éstos pesa toda la carga de los enormes fletes. Las altas tarifas de transporte son un crecido impuesto establecido sobre los industriales y los consumidores del país, no en beneficio del Fisco, sino de los que explotan el ramo de transportes. Cuando se trata de exportaciones, esos altos fletes recargan el gasto de producción y crean una dificultad más a los artículos nacionales para competir con sus similares en el exterior, todo lo cual quebranta y lesiona el desarrollo industrial del país. Y si del comercio interior y de importación se trata, son los consumidores por regla general quienes, en virtud de las repercusiones económicas de esta clase de gravámenes, vienen a contribuir con los altos precios que pagan por la mercancía, a engrosar las utilidades de los acarreadores. Es imposible que se desarrollen las industrias existentes y se creen nuevas, y que el comercio reciba fuerte impulso y extienda por todas partes su benéfico influjo, bajo un régimen de altas tarifas de transporte. Cuando el industrial se convence de que está trabajando únicamente para multiplicar las ganancias de un gremio privilegiado, se deja invadir por el desaliento y abandona una industria que no le da la vida. Si el flete es un gravamen sobre el comercio, debe llenar el primer requisito esencial de todo impuesto: no ser desalentador de la creación de la riqueza.

Los transportes como problema económico y social

Es, pues, excepcional la importancia que los transportes tienen para la vida de un país; valiosos intereses de todo orden los que se hallan vinculados a este ramo de la actividad industrial, y es demasiada la facilidad con que surge en este negocio la pugna entre el interés del público y las utilidades de las empresas férreas y fluviales. Se puede concluir de todo esto que es imposible para un gobierno que quiera cumplir lealmente sus deberes, dejar de ejercer una activa y eficaz vigilancia sobre los reglamentos y tarifas de tales empresas, a fin de que, sin perjuicio para ellas, realicen una obra equitativa y benéfica, obra de progreso y de solidaridad social. Mas es necesario que la acción del gobierno sea decididamente secundada por los industriales y comerciantes del país, pues con frecuencia éstos, por ignorancia de sus

propios intereses, por negligencia o por temor a las represalias de los transportadores, se abstienen de prestar su concurso a las entidades oficiales.

Aquí, como en muchos casos, la libertad de industria tiene que quedar subordinada a los grandes intereses públicos. El empresario de transportes no puede impunemente lesionar esos intereses, así como el que negocia con artículos alimenticios no tiene derecho a perjudicar con ellos la salud pública, el farmaceuta no puede vender drogas venenosas a su arbitrio y el banquero no está facultado para engañar a los que depositan en sus cajas el pan de cada día. La intervención del estado en estos casos puede ser atacada por los que profesan un individualismo arcaico y peligroso; pero está indicada por las más elementales nociones acerca de la misión protectora y vigilante de los poderes públicos y por la práctica uniforme de todos los países cultos. El *laissez faire* aplicado a la industria de transportes es política suicida. Dejar el comercio y las industrias de que vive el país a merced de los acarreadores, equivale a entregar a un grupo privilegiado el fruto del esfuerzo de toda la comunidad.

Y es tanto más necesaria la intervención del Estado en este caso, cuanto con la mayor frecuencia este negocio de transportes se explota en forma de un verdadero monopolio. Este monopolio proviene, o de una concesión hecha por el gobierno y autorizada por la ley, como las que se otorgan para la construcción y explotación de vías férreas, o de una situación privilegiada *de facto*, como cuando se trata de un ferrocarril que por su elevado costo y por la vía que ocupa no puede fácilmente tener competidores, o cuando, como ocurre casi siempre, las distintas empresas se ligan por pactos más o menos clandestinos para explotar el negocio en común sin competir unas con otras.

Como queda dicho, todos los países desde épocas remotas se han preocupado por este problema, que en los últimos tiempos ha asumido extraordinaria gravedad.

Para no citar sino una de las legislaciones modernas, la de un país que ha sido maestro de la humanidad en estas y en muchas otras instituciones políticas, haré notar que las leyes escritas y el derecho consuetudinario de Inglaterra sometieron desde tiempos remotos a los empresarios de transportes a las siguientes obligaciones: acarrear los objetos de cualquier persona que ofrezca pagar el flete, salvo razón justificativa, como el estar lleno el cupo o ser los objetos ajenos al tráfico ordinario de la empresa; efectuar el transporte en el tiempo y por la vía acostumbrada, sin demora ni cambio de ruta; cobrar el flete de acuerdo con una tarifa razonable y equitativa; no dar preferencia a ningún cliente ni a ninguna clase de clientes, y responder de las pérdidas como si se tratara de un contrato de seguro, sin que haya lugar a discutir si ha habido o no negligencia por parte del acarreador, pues su obligación es trans-

portar con toda seguridad. Además, las leyes inglesas sobre tráfico por ferrocarriles y canales, de 1854 a 1894, prohíben a los acarreadores públicos limitar sus obligaciones sobre recibo, transporte y entrega de las mercancías, a menos que la limitación sea razonable, conste por escrito y esté firmada por el despachador.

Influencia de las tarifas en la economía nacional

Idénticas disposiciones rigen hoy en todos los países cultos. En Colombia sólo se ha afrontado el problema en serio de 1918 para acá, pues nuestro anticuado código de comercio está muy lejos de contemplarlo en toda su extensión. En ese año, preocupados justamente los legisladores con el asunto y creyendo que la disposición constitucional que garantiza la libertad de industria podría oponerse a la acción legislativa de inspección y fiscalización sobre las empresas públicas de transportes, aprobaron la reforma constitucional de aquel año, Acto legislativo número 1.º, en que se dispuso: «*La ley podrá ordenar la revisión y fiscalización de las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de transporte o conducciones*». En desarrollo de este Acto legislativo se han expedido varias leyes, que consignan sabias disposiciones encaminadas a impedir que aquellas empresas se salgan en su negocio de los límites de la equidad y conveniencia pública. Puede decirse que desde entonces ha venido librándose en el Ministerio de Obras Públicas una verdadera batalla entre el gobierno, que quiere cumplir las leyes y realizar los altos fines en ellas contemplados, y las empresas de conducciones que defienden su negocio a capa y espada y pugnan por hacer que subsistan las prácticas tradicionales implantadas cuando el Estado no los supervigilaba.

En cuanto al asunto capital de las tarifas, las empresas privilegiadas fijan sus aranceles ateniéndose más a su propia conveniencia que a los valiosos intereses económicos y sociales vinculados a la baratura de los transportes; al paso que los gobiernos nacional y departamental, más celosos naturalmente del bien público, deben manejar el ferrocarril sin perder de vista que su objeto primordial es servir de lazo de unión entre los pueblos y de poderoso auxiliar en la creación y circulación de la riqueza. Los fines fiscales ceden ante los fines económicos, aunque a la larga aquéllos se satisfacen tanto como éstos, porque el bienestar de los asociados trae consigo la holgura en las arcas del tesoro.

Por esa misma razón el ferrocarril oficial debe ser más accesible que el privilegiado a los reclamos fundados de la opinión pública; y por eso mismo la empresa del gobierno ha de satisfacer mejor que la otra las necesidades permanentes del tráfico, por la mayor abundancia de elementos.

ESTEBAN JARAMILLO

EL PROBLEMA HIDROELECTRICO DE COLOMBIA

El señor Cónsul General de Colombia en Berlín, don Joaquín Quijano Mantilla, llegado recientemente a la ciudad, nos ha suministrado las interesantes notas que publicamos a continuación, acerca del problema hidroeléctrico en nuestro país, y las cuales forman parte de un amplio informe que sobre diversos tópicos de interés público acaba de rendir al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Una de las preocupaciones del suscrito en su tiempo de permanencia en Europa, ha sido la de llevar al ánimo de los colombianos la idea de proteger a todo trance las lagunas y las grandes hoyas capaces de contener un caudal de aguas represadas, suficientes para producir energía eléctrica.

Es un hecho que el porvenir lo tienen asegurado los pueblos que posean mayor cantidad de fuerza eléctrica, que elimine en el futuro el problema de las huelgas, y deje los brazos que se ocupan en las explotaciones de carbón disponibles para los campos. Además, las grandes pendientes no se pueden vencer sino con el auxilio de las locomotoras eléctricas, que permiten la explotación de las vías de montaña con un porcentaje en extremo barato.

Colombia tiene marcados por la naturaleza los mejores depósitos de energía que pueda tener ningún país.

La laguna de la Cocha, en Nariño, situada a 32 kilómetros al suroeste de Pasto y a 2,935 metros de altura sobre el nivel del mar, tiene 25 kilómetros de longitud y 7 de ancho, con 30 metros de profundidad.

La de Fúquene, en Cundinamarca, con 15 kilómetros de longitud, a 2,460 metros sobre el nivel del mar, cuyas cabeceras atraviesa el gran ferrocarril Central del Norte, y situada a pocos kilómetros del ferrocarril del Carare.

La laguna de Tota en Boyacá, situada a 1,983 metros sobre el nivel del mar, mide 13 kilómetros de longitud y 8 de ancho, con una profundidad hasta de 80 metros.

Tales son, sin contar el Salto de Tequendama y los raudales de Honda, las fuentes de energía puestas en nuestra cordillera, como si estuviese previsto nuestro futuro.

El suscrito, preocupado seriamente con los proyectos de desecación y de regadíos, ideados por algunos colombianos que solamente ponían su interés en lo inmediato, para aprovechar los terrenos que pudiesen beneficiarse, emprendió con sus propios recursos el estudio de las grandes plantas eléctricas, y al efecto realizó varios viajes, de los cuales los más interesantes para nuestros problemas fueron los de los Alpes bávaros y las represas del río Shannon en el interior de Irlanda.

Las centrales generadoras del Isar cerca de Munich

Alemania acometió esta obra en plena guerra. El río Isar fue aprovechado para ello, en una

extensión de 51 kilómetros. El problema se redujo por los técnicos alemanes a buscar una caída apreciable, construyendo un canal, hasta encontrar en un trayecto de 57 kilómetros, una caída aprovechable de 83 metros, perdiendo el canal en esta distancia solamente 4 metros, mientras el río por su curso natural da un desnivel de 88 metros.

Esta caída produce en los distintos generadores 161,200 caballos.

Cerca de Munich, en la planta provisional de Ober-Foehring, se ataja el río por medio de esclusas. Al levantar las aguas, queda en seco, y la corriente se ve obligada a seguir el curso del canal.

Las aguas llegan a la planta de Fusing, que tiene solamente 11 metros de caída, y allí se le agregan las aguas de los pantanos de Erdinger Mooses, dándoles a las regiones agrícolas un campo inmenso, aprovechable, y aumentando el caudal de las aguas.

Ocho turbinas desarrollan 14,200 caballos de fuerza.

Fusing es la central que regula las otras plantas. A la izquierda del canal se construyó una gran represa para almacenar las aguas sobrantes, y tener una reserva para el caso de un consumo extra de energía, de 30 millones de metros cúbicos de agua, o para cuando el verano disminuye las aguas, como sucede en el río Bogotá, con la diferencia de que allí hubo necesidad de construir plantas de vapor, debido a la dificultad para adquirir las tierras inmediatas al Salto de Tequendama, y en Alemania las obras de utilidad pública están por sobre todas las conveniencias individuales.

De Fusing va el canal hacia la planta de Aufkirchen, de 26 metros de caída, con caída de mediana altura. Los tubos empleados para conducir el agua son de hierro forjado, y hay cuatro turbinas de espiral, que desarrollan una potencia de 34,200 caballos. Esta planta es de lo más perfecto que haya podido idear la ciencia alemana. Hay una esclusa libre, defendida contra accidentes, con aspirador y paso libre para el pescado, que debido a los suavizadores, no sufre ninguna impresión al pasar por los tubos.

La planta de Eitting es igual a la anterior, con 25 metros de caída y una potencia de 32,800 caballos.

Para dar una idea de la capacidad de los cuatro tubos metálicos, basta decir que tienen $5\frac{1}{2}$ metros de diámetro, y que por ellos pasa-

ría cómodamente, como por cualquier túnel, la más potente y moderna de las locomotoras alemanas. Al final de estos tubos se hallan las caparzones de hierro forjado de las turbinas de 14 metros de diámetro, que tienen la altura de una casa de tres pisos.

En la gran sala de maquinarias de Aufkirchen están los reguladores de velocidad de las turbinas subterráneas, y sobre los arcos de cemento, los generadores monofásicos, en combinación con las turbinas.

La acción de los reguladores es impedir que se corra el riesgo de una dislocación o ruptura, debido a que los generadores desarrollan una velocidad de 167 revoluciones.

La cuarta instalación de Pfrombach tiene una caída de 21 metros, y es exacta a las de Aufkirchen y Eitting, con la diferencia de que su construcción es distinta. Produce 28,000 caballos de fuerza.

Unidas a estas las plantas de Bayernwerk y Kraftwerke, del Estado de Munich, el Isar da para la electrificación de todos los ferrocarriles, las empresas y el alumbrado del antiguo reino de Luis de Baviera.

Pero para nosotros, la más interesante de estas instalaciones es la de la planta del Walchensee, en los Alpes bávaros, por ser casi el modelo de las que en Colombia tendríamos que acometer con nuestros lagos altos.

El Walchensee está situado a 803 metros sobre el nivel del mar, y de él se ha sacado una caída de 100 metros poco más o menos, aun cuando la planta está situada a 207 metros.

La situación de este lago es igual a la de nuestras lagunas, con la diferencia de que las nuestras, como Fúquene por ejemplo, en las épocas de invierno alojan tal cantidad de aguas, que sería imposible pensar en que por ahora nuestras posibilidades económicas pudieran utilizar su fuerza.

El agua del Walchensee es mantenida por medio de calzadas a un mismo nivel, y la regularización de escape se hace por el sistema de esclusas.

Los generadores suministran la energía para los ferrocarriles y para el alumbrado.

De manera que las aguas que en Colombia son como un azote para los agricultores, en el Walchensee se convierten, por obra del método y de la ciencia, en beneficio de todos.

Las centrales generadoras del Shannon en Irlanda

Cuando el suscrito visitó la gran represa del río Shannon, cerca de la ciudad de Limerik en Irlanda, un alto empleado de la casa de Berlín, que tiene a sus órdenes los trabajos, le decía al referirle que Colombia tiene lagos a más de 2,000 metros de altura sobre el nivel del mar:

— Señor cónsul: ¿cómo es posible que ustedes hayan querido emprender la desecación de esas lagunas? ¿Han calculado lo que vale subir por

medio de bombas un metro cúbico de agua a 1,000 metros de altura? Irlanda gasta 25,000,000 de dólares en buscar 30 metros de caída representando las aguas del Shannon, y ustedes que tienen lagos a más de 2,000 metros de altura, ¿van a bajar esas aguas sin beneficio alguno?

La construcción de la planta hidroeléctrica del Shannon es, sin disputa, la obra de más aliento que se ha acometido en los últimos tiempos.

El Estado Libre había contratado con la casa Siemens-Schuckertwerke S. A. de Berlín, la construcción de una planta eléctrica para la ciudad de Dublín.

Al practicar los estudios iniciales del proyecto, se vio que siendo el Shannon, en su parte baja muy caudaloso y de una corriente en extremo rápida, si se buscaba la manera de llevar las aguas por un canal, casi a nivel, se obtendría una caída que los ingenieros conceptuaron que podía apreciarse en más de 30 metros, con un volumen de aguas suficientes para producir en seis generadores 180,000 caballos de fuerza, para surtir de luz y de energía eléctrica toda la república irlandesa.

Para realizar este proyecto se tuvo en cuenta que en el nacimiento del río Shannon, el agua se acumula y forma los tres lagos principales que llevan los nombres de Ree, Derg y Alle. El nacimiento de las aguas que forman este río no está a más de 100 metros sobre el nivel del mar, y su estancamiento deja en la mayor parte del año, más de 5,000 hectáreas de tierra admirable, convertidas en pantanos que sus dueños consideraban perdidas, como se consideran entre nosotros los llamados pantanos de Ubaté, Simijaca y Chiquinquirá, que abarcan una extensión de 19,300 hectáreas, consideradas por esa circunstancia como tierras de tercera clase.

La relación pluviométrica de Irlanda, comparada con la que se ha observado en Fúquene, da una diferencia a favor de la primera de 32 milímetros, puesto que Irlanda en promedio alcanza 1 metro con 32 milímetros, y Fúquene en plena inundación alcanza 1 metro con 3 milímetros.

Con los trabajos emprendidos por la casa de Berlín, las orillas de los lagos fueron rodeadas de terraplenes con 2 metros de corona, y 1 metro 5 centímetros sobre las mayores alturas observadas. Los terrenos que quedaron fuera de la influencia de las avenidas, se drenaron y sus aguas fueron recogidas en canales, que se desocupan por medio de estaciones de bombeo, quedándole a la agricultura el riego que justamente necesita y alejando el peligro de un verano prolongado. Adquirió con esto la agricultura una extensión de 5,000 hectáreas de tierras de primera clase, que antes yacían inútiles, bajo las aguas en la mayor parte del año, y con el canal de 12 kilómetros que se construyó, se convirtieron esas tierras en puertos para buques de 150 toneladas, que harán igual beneficio a las tierras que están al interior, aparte de que la pesca del salmón se hará con abso-

luta eficaz, recolectándolo de una manera simple y científica.

Pero Irlanda al contratar el empréstito en los Estados Unidos, para la obra del Shannon, hizo la resolución de no distraer un centavo para otros objetos, y así hubo unidad de pensamiento, de gastos e inversiones y de acción.

Nuestro problema de Fúquene, por ejemplo, podría reducirse por ahora, no a pensar en una gran central hidroeléctrica, sino a planear la obra del futuro, ejecutando sus basamentos conforme a la más rigurosa técnica. Le daría esto al país 30,000 hectáreas de tierras de primera

clase, se eliminarían las penalidades de los agricultores, que miran en las aguas de esa laguna su tortura, y más tarde vendrían las electrificaciones de los ferrocarriles y aun el abastecimiento de una gran parte del país de luz, calor y fuerza.

Entonces se vería qué riqueza tan enorme se ha salvado, con que la casualidad haya impedido todos los atentados que se han meditado contra esas fuentes inmensas de energía.

JOAQUIN QUIJANO MANTILLA

Cónsul general de Colombia en Berlín

LA LEY BANCARIA

El *Diario Oficial* de 11 de este mes, número 21.686, publica la ley 57 de 1931 (5 de mayo), la cual ha empezado a regir desde la fecha de su promulgación.

Contiene ella varias acertadas reformas a la ley 45 de 1923, sobre establecimientos bancarios, propuestas por la misión Kemmerer; y dispone la creación de la Caja de Crédito Agrario y la Caja Colombiana de Ahorros.

Respecto del Banco de la República contiene dos convenientes disposiciones (artículos 11 y 58), propuestas ambas por la misión Kemmerer, a iniciativa del mismo Banco.

Es la primera la que, reformando la disposición anterior, permite a los bancos computar sus depósitos disponibles sin interés en el Banco de la República en la totalidad de su encaje legal.

Esta reforma había sido preconizada por el Banco de la República desde hace varios años. Hablando de este punto, en su informe anual de julio de 1927, el Gerente de esta Institución dijo lo siguiente:

«Todos los bancos accionistas tienen sus cuentas en el de la República, y el saldo de tales

cuentas pueden computarlo como encaje legal, hasta un monto igual a la mitad del que se les exige. No se ve la conveniencia de esta limitación, si se considera que para que el Banco de emisión pueda ejercer un control efectivo en el mercado monetario nacional es necesario que la mayor parte de las reservas de los bancos comerciales esté representada por los saldos de las cuentas de éstos en la institución central. En esta consideración se funda sin duda la rígida disposición que en los Estados Unidos obliga a los bancos a mantener la totalidad de su encaje legal en el Federal Reserve Bank, y la que en Chile los autoriza para tener en la institución central hasta el total de ese encaje».

El artículo 58 de la nueva ley autoriza al Banco de la República para comprar y poseer, llegado el caso, el número de acciones del International Bank for Settlements, domiciliado en Basilea, que sea necesario para poder ser afiliado de dicha institución.

En próxima ocasión haremos un comentario sobre la curiosa disposición contenida en el artículo 31 de la nueva ley, relativa a la tasa de descuento del Banco de emisión.

INFORMACION GENERAL

El correo aéreo en Colombia

De Bogotá a Nueva York en tres días y medio y a Europa en nueve. - Barranquilla elevada a la categoría de primer puerto aéreo suramericano

Como inmediata consecuencia de las importantes medidas ejecutivas últimamente tomadas por el excelentísimo señor presidente de la república en materia de aviación comercial y como primer resultado de un importante arreglo de tráfico aéreo entre la Scadta y la Pan American Airways, podemos informar a nuestros lectores que Colombia disfrutará dentro de pocas semanas de comunicaciones aeropostales nacionales e internacionales de tal rapidez que, sin exageración alguna y teniendo en cuenta las enormes distancias intermedias, constituyen un verdadero record mundial.

De Bogotá a New York y Europa en 3½ y 9 días, respectivamente

Una carta de Bogotá a New York podrá ir en lo sucesivo en tres y medio días y a Europa en nueve, pagando un porte muy inferior al que actualmente rige. Asimismo, un pasajero podrá hacer el recorrido desde Bogotá y demás ciudades de Colombia hasta los Estados Unidos en el corto lapso de dos y medio a tres y medio días, en aeronaves dotadas de todas las comodidades modernas

La gran troncal aérea Bogotá-Barranquilla, Kingston, Miami, New York

Las nuevas líneas aéreas a lo largo de las cuales se desarrollará el tráfico aéreo ultrarrápido de que venimos hablando serán las siguientes:

Bogotá, Barranquilla, Kingston, Miami, New York,

lo cual representa la línea geográfica más corta entre la capital de Colombia y la gran metrópoli estadounidense.

Barranquilla primer puerto aéreo suramericano

La consecuencia inmediata de las negociaciones celebradas entre la Scadta y la Pan American Airways es el ascenso de Barranquilla a la categoría de primer puerto aéreo suramericano con las ventajas consiguientes que tal situación predominante trae para dicha ciudad y para el país en general.

Los arreglos a que se refiere esta información representan el paso más importante que se ha dado en el país durante los últimos años en materia de aviación comercial y tendrá influencia decisiva en la marcha de nuestra vida económica.

Tratado de conciliación entre Colombia y Suiza

El señor presidente de la república y su ministro de relaciones exteriores firmaron un decreto por el cual se

promulga el tratado de conciliación, de arreglo judicial y de arbitraje entre Colombia y Suiza.

El decreto, que es bastante extenso, contiene el texto del instrumento de ratificación, que se compone de diez y siete artículos, dentro de los cuales constan detalladamente las obligaciones de ambas naciones, al firmar el mencionado tratado.

La misión Kemmerer en el Perú

La misión financiera del profesor Kemmerer regresó a Nueva York, procedente del Perú.

La misión declaró que las principales medidas recomendadas al gobierno peruano fueron: la estabilización del cambio en 28 centavos de dólar americano por cada sol peruano; organización del Banco Central de Reserva; establecimiento de tributación territorial y revisión del sistema rentístico.

El ferrocarril del Nordeste

La empresa del ferrocarril del Nordeste acaba de entregar a los comisionados de los gobiernos nacional y departamental de Boyacá, un nuevo trayecto de 25 kilómetros de vía férrea de Tunja hacia la ciudad de Sogamoso. El enriado de la vía llega hoy hasta el municipio de Tuta, en trayecto directo ya balastado y listo para ser dado al servicio.

La entrega la hicieron el gerente de la empresa, general Eduardo Briceño, y el director de los trabajos, doctor Mauricio Barducci, a los doctores Arcila Uribe, en representación del gobierno nacional, y Bernardo Casas, en representación del gobierno departamental de Boyacá.

La empresa ha dado ya también aviso al gobierno, sobre la entrega de otros 25 kilómetros que se están preparando para el 5 del próximo mes de junio, trayecto en la línea de Tunja a Sogamoso, cumplido el cual quedará muy poco para la terminación de la vía hasta esta última ciudad.

Para esta entrega el gobierno designará comisionados especiales y lo mismo hará el gobierno departamental de Boyacá.

La compañía constructora está trabajando con vivo interés a fin de conseguir la comunicación entre Bogotá y Sogamoso, para que sea inaugurada el 7 de agosto próximo, con lo cual se conseguirá la comunicación de la capital con el centro más comercial de Boyacá, y habrá cumplido la empresa uno de sus grandes propósitos.

El consumo de alcohol y de tabaco en Bogotá

De acuerdo con los datos publicados por el boletín de estadística municipal, el consumo de alcohol y licres

(Pasa a la página 196)

INFORMACION GENERAL

(Viene de la página 173)

fermentados y tabaco en Bogotá, en el primer trimestre del presente año fue el siguiente:

Licores varios, 40.470 litros 250 gramos.

Alcoholes, 15.908 litros, 250 gramos.

Fermentados (chicha), 5,565.486 litros.

El consumo de fermentados (chicha) en Bogotá, en el primer trimestre del año de 1930, fue de 7.372,456 litros.

El consumo de tabaco nacional se distribuyó de la siguiente manera, en el mismo período de tiempo:

Cajetillas de cigarrillos, 2.032,602. Kilos de tabacos, 3,709,673.

El impuesto recaudado sobre estos artículos ascendió a \$ 86,868.66.

En el primer trimestre de 1930, se consumieron en Bogotá 4.154 kilos de tabaco nacional y 2.080,887 cajetillas de cigarrillos nacionales. El total del impuesto recaudado en este trimestre por concepto de estos renglones fue de \$ 89,466.50.

La cámara internacional de comercio y la crisis mundial

El día 9 del presente mes se declaró en receso la conferencia de la cámara internacional de comercio después de una semana de sesiones.

La conferencia se pronunció a favor del examen o revisión de las tarifas de aduana mundiales y de la revisión de las deudas de guerra y reducción de los armamentos.

La conferencia recomendó, además, los arreglos por medio de bancos internacionales o por medio de instituciones similares y se pronunció a favor de la tendencia actual de un acumulamiento de capital mundial, tendiente a facilitar la movilización de capitales en los diferentes países, de manera que éstos puedan disponer de mayores fondos para atender al problema universal de la desocupación.

La conferencia, en las sesiones que realizó dejó tratados puntos tan importantes como el de buscar el saneamiento de las industrias que se hallan postradas, para lo cual dictó normas de cooperación internacional, a fin de conseguir la estabilización de precios, mediante una adecuada reducción de la producción.

Al final de la última sesión quedó aprobada por unanimidad la resolución presentada por el delegado chileno señor Cohen, relativa a solicitud a los países del continente americano para que se interesen por estar representados en la conferencia de la cámara internacional de comercio, mediante el establecimiento de comités afiliados a dicha cámara.

La Casa Blanca y la América Latina

El secretario de estado, Mr. Stimson, prepara actualmente una peroración que será transmitida por radio a todas partes, en la cual hará constar que la conservación y el acrecentamiento de la armonía de relaciones entre los Estados Unidos y todos los pueblos de la América española, constituye uno de los puntos a los cuales se dedica con mayor interés la cancillería americana, en el desarrollo de sus relaciones exteriores, en tal forma que la principal atención de la Casa Blanca hoy día consiste en procurar alejar o remover del todo, cuantos motivos de discrepancia haya entre los pueblos americanos de origen español y el gobierno y el pueblo de los Estados Unidos.

Líneas de vapores alemanes para Sur América

El Lloyd Nortgermánico, la Hamburg-American Linie y la Hamburg Sud Linie, concluyeron un acuerdo de diez años de duración, que permitirá el establecimiento de un solo servicio conjunto en las líneas suramericanas.

Los ingresos por este servicio irán a un solo fondo común, de donde se distribuirán las utilidades.

El comercio entre los Estados Unidos y Sur América

Durante los tres primeros meses del presente año, comparados con igual período en el año anterior, se ha notado una gran disminución en el comercio existente entre los Estados Unidos de Norteamérica y los países centro y suramericanos y antillanos.

Una importante compañía de vapores observa que la disminución con Sur América llega a la proporción del 48 por 100, y con Centro América al 27 por 100.

La República Argentina, por ejemplo, durante el mes de febrero exportó a los Estados Unidos por valor de \$ 2.849,000, cantidad que comparada con la correspondiente al mismo mes de 1930, que fue de \$ 9 453,000, arroja una disminución de 69.86 por 100.

En el mismo mes, los Estados Unidos importaron a la Argentina por valor de \$ 4.922,000, contra \$ 10.638,000 en 1930, o sea otra disminución del 53.73 por 100.

Estas bajas se cree sean motivadas, a más de la depresión mundial existente, por la enorme guerra de aduanas, provocada por las últimas tarifas aprobadas en los Estados Unidos.