



Colombia recursos naturales

Julio Mosquera Campo

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

1969

I N D I C E

C A P I T U L O - I

POLITICA FISCAL DE COLOMBIA

	<u>Numeral</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION		1
SECCION I - <u>IMPUESTOS, ARANCELES Y OTROS RECAUDOS</u>		5
QUE ES EL PRESUPUESTO.....		5
QUIEN FORMA EL PRESUPUESTO Y COMO SE		5
DIVIDE		5
PRESUPUESTO DE RENTAS		5
INGRESOS CORRIENTES		5
INGRESOS NO TRIBUTARIOS		6
RECURSOS DE CAPITAL		6
IMPUESTOS NACIONALES		6
IMPUESTOS A LA RENTA		7
IMPUESTO TERRITORIAL		8
IMPUESTOS A LAS VENTAS		8
IMPUESTOS A LAS ADUANAS		8
CAMBIOS MULTIPLES		8
EMISION		8
INGRESOS		9
IMPUESTOS DIRECTOS		9
IMPUESTOS INDIRECTOS		9
INGRESOS NO TRIBUTARIOS, TASAS Y MULTAS		10
RENTAS CONTRACTUALES		11
RECURSOS DE CAPITAL, RECURSOS DEL BA-		
LANCE DEL TESORO		13
RESUMEN		13

SECCION II -

	<u>Numeral</u>	<u>Página</u>
<u>PRESUPUESTO NACIONAL</u>		14
NOCION GENERAL DEL PRESUPUESTO		14
NOCION POLITICA ECONOMICA		16
NOCION TECNICA-ECONOMICA		16
NOCION LEGAL		17
NOCION CONSTITUCIONAL		17
NOCION HISTORICA		19
NOCION HISTORICO LEGAL		21
DECRETO LEY 164 DE 1.960		23
EL ESTADO VIGENTE DEL PRESUPUESTO NACIONAL		24
EL MODERNO CONCEPTO DEL PRESUPUESTO		25
PRESUPUESTOS EQUILIBRADOS Y DESEQUILIBRADOS		27
EL DOBLE PRESUPUESTO DE CAPITAL Y ORDINA- RIO		30
EFFECTOS EXPANSIONISTAS DE UN PRESUPUESTO EQUILIBRADO		30
ANALISIS DEL MULTIPLICADOR APLICADO A PRE SUPUESTOS EQUILIBRADOS Y DESEQUILIBRADOS.		32
UNA TEORIA GENERAL DE PRESUPUESTO EQUILI- BRADO		34
PRESUPUESTO DE GASTOS O LEY DE APROPIACIO NES		39
CLASIFICACION DE LOS GASTOS		42
SERVICIOS PERSONALES		43
GASTOS GENERALES		44
TRANSFERENCIAS		44
CALENDARIO DEL PRESUPUESTO NACIONAL		45
PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE DEFENSA NAL.		45
ANALISIS DE GASTOS DE FUNCIONAMIENTO DEL - MINISTERIO DE DEFENSA		47

SECCION III --	<u>LEGISLACION PERTINENTE</u>	49
	DISPOSICIONES LEGALES QUE AUTORIZAN LAS RENTAS NACIONALES VIGENTES.....	49
	DISPOSICIONES LEGALES DEL PRESUPUESTO..	56
SECCION IV --	<u>C O N C L U S I O N E S</u>	57
	AUMENTO DE LA BASE TRIBUTARIA	57
	INFORME MUSGRAVE	58
	FUNCIONAMIENTO	59
	DISTRIBUCION Y RECURSOS	60
	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	61
	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	62
	BIBLIOGRAFIA	63

ANEXOS

- 1- QUE ES EL PRESUPUESTO SEGUN DECRETO
No. 1573/54 .
- 2- PRESUPUESTO DE RENTAS E INGRESOS.
- 3- PRESUPUESTO EQUILIBRADO.
- 4- ELABORACION DEL PRESUPUESTO.
- 5- ORIGEN DE LOS INGRESOS.
- 6- DESTINO DE LOS INGRESOS O GASTOS.
- 7- PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE DEFEN-
SA NACIONAL.
- 8- PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO DEL MI-
NISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.
- 9- GASTOS PERSONALES DEL MINISTERIO DE DE-
FENSA NACIONAL .

C A P I T U L O - II

POLITICA BANCARIA DE COLOMBIA

SECCION I --	IMPORTANCIA EN EL ASPECTO MILITAR	1
--------------	---	---

SECCION III - COMERCIO EXTERIOR EXPORTACIONES		41
EVOLUCION HISTORICA DEL COMERCIO EXTE-		
RIOR	1	41
EXPORTACIONES	2	45
IMPORTACIONES	3	64
BALANZA DE PAGOS	4	67
DEUDA PUBLICA	5	68
MERCADOS REGIONALES	6	72
SECCION IV - CONCLUSIONES		81
EL TRANSPORTE	1	81
COMERCIO EXTERIOR		91



CAPITULO I

POLITICA FISCAL DE COLOMBIA

- A - IMPUESTOS , ARANCELES Y OTROS RECAUDOS.
- B - PRESUPUESTO NACIONAL .
- C - LEGISLACION PERTINENTE .
- D - CONCLUSIONES.

CAPITAN DE CORBETA MIGUEL RANGEL S.

INTRODUCCION

El desarrollo de éste tema se ha hecho pensando en la importancia que tiene dar una noción general de lo que significa el Presupuesto del Estado y lo que debe entenderse en la aplicación de nuevas técnicas en la programación del pliego económico, con que un estado o un partido político o una institución cualquiera que ella sea, señala su plan de trabajo para un ejercicio económico o para una administración determinada.

Se ha tenido en cuenta, que gran parte de las decisiones de los gobiernos se expresan a través de sus presupuestos fiscales, sobre todo aquellas que más directamente influyen en los fenómenos económicos. De ahí que en los círculos técnicos se afirme que el presupuesto fiscal representa el plan de acción que se propone realizar el Gobierno durante el período presupuestario.

Ahora bien, ese plan de acción ejerce inevitable y trascendental influencia en las decisiones económicas del sector privado y en el curso de los acontecimientos económicos de toda la nación. Considérese, por ejemplo, el nivel de los gastos públicos. Lo que el Gobierno gasta representa una demanda de bienes y servicios que, sumada a la demanda originada en el sector privado, constituye la demanda global. Y de este modo, si los gastos fiscales se modifican en una dirección dada, los gastos totales tenderán a moverse en la misma dirección.

Los cambios en la demanda global ejercen una influencia notable sobre el desarrollo económico, pues si aquella aumenta se tenderá a hacer nuevas inversiones para satisfacerla, y, por el contrario, si se contrae, las inversiones privadas también tenderán a reducirse. Como el desarrollo económico es, gran medida, el reflejo de la acumulación de capital, tanto público como privado, las variaciones de los gastos gubernativos lo afectan en forma decisiva.

Las autoridades financieras ocupan un lugar importante en la Administración pública. Los organismos de administración financiera deben estar subordinados a las autoridades ejecutivas, en una relación de ayuda. Ellos tienen la misión, por un lado, de recaudar los ingresos del Gobierno, y por otro, de

custodiar los fondos y aplicarlos a sus fines. Su papel es el de eliminar las pequeñas dificultades que entorpecen la ejecución de los programas, y no el de eliminar los programas mismos, o impedir su correcta aplicación.

La evaluación por la cual ha atravesado el Presupuesto colombiano se puede dividir en tres etapas fundamentales. La primera comprende desde los comienzos de la República hasta la creación de la Dirección Nacional del Presupuesto en 1.950 y la codificación de las disposiciones presupuestales en el Decreto 164 del mismo año, la segunda de 1.950 a 1.960, en la cual se estabiliza la nueva organización presupuestal; y la tercera, que comienza en 1.960 con la adopción del sistema presupuestal por programas y actividades".

En Colombia el derecho presupuestal nace con la Independencia, y adopta las normas y principios del derecho presupuestal francés. Durante el dominio español, nunca se permitió al pueblo, así fuera a través de los Cabildos, intervenir directa o indirectamente en los asuntos relacionados con la imposición de los tribunes, y menos aún con la inversión de los mismos.

Apenas declarada la Independencia y obtenidos los primeros triunfos de las armas de la República, los próceres se apresuraron a consagrar en las Constituciones Políticas de los diferentes Estados del Nuevo Reino de Granada los principios fundamentales que habían de dar origen al derecho presupuestal colombiano.

A poco de constituida la Gran Colombia por el Libertador, se expidió la constitución de 1.821, en la cual se consagraron, con mayor amplitud que en las cartas federales, los principios básicos del derecho presupuestal colombiano. La primera orgánica del Presupuesto data del 3 de Agosto de 1.824, y por ella se asignó a la Dirección General de Hacienda todo lo relacionado con el manejo de las Rentas y los Gastos Públicos.

La constitución de 1.830 reprodujo en substancia los preceptos fiscales establecidos en la de 1.821, entre los cuales figuraba como función del Parlamento fijar cada año los gastos públicos, en vista del proyecto de Presupuesto presentado por el Ejecutivo. La de 1.832 añadió el principio de que no se

podía extraer del Tesoro Público cantidad alguna para otros usos que los -
determinados por la Ley, y conforme a los presupuestos aprobados por el -
Congreso.

La Constitución de 1.886, con las reformas que se le hicieron en los años -
de 1.910, 1.936 y 1.945, estableció los principios fundamentales vigentes -
en materia de Presupuesto.

La Ley 33 de 1.892 trató de llenar algunos vacíos del Código Fiscal de 1886
Otras leyes que han perfeccionado la materia son la 110 de 1.912, la 7ª de
1.916, la 34 de 1.923, la 64 de 1.931, la 16 de 1.943 y 35 de 1.944. Las dis-
posiciones verdaderamente útiles y positivas de estas Leyes, se conservan -
en substancia en el Decreto Legislativo número 164 de 1.950.

Por medio del Decreto legislativo de 1.950 se creó la Dirección Nacional del
Presupuesto y se introdujeron normas legales al sistema que venía operando,
racionalizando en esta forma su funcionamiento, apoyado en los siguientes -
principios: Periodicidad, Unidad, Universalidad y Equilibrio.

A partir de 1.960 se introduce en la técnica presupuestal de Colombia el -
principio de "Programación". La creación por la Ley 19 de 1.958 de los Orga-
nismos de Planeación, hizo necesario desarrollar el Sistema Presupuestario
de manera de adaptarlo a las necesidades de la planeación.

Las reformas tienen por objeto crear los instrumentos y organizaciones nece-
sarios para reflejar los planes de desarrollo en el Presupuesto, y con el -
propósito enunciado se estableció lo siguiente:

- 1.- La utilización del Presupuesto Fiscal con fines de Programación.
- 2.- Presentación de un Presupuesto Consolidado del Sector Público.
- 3.- Aplicación de la técnica del "Presupuesto por Programas y Actividades".
- 4.- División del Presupuesto de Gastos en un Presupuesto de Gastos de Fun-
cionamiento y en un Presupuesto de Gastos de inversión.
- 5.- Simplificación del sistema de apropiaciones.

- 6.- Simplificación de los procedimientos presupuestarios.
- 7.- Establecimiento de un sistema de control cualitativo.
- 8.- Reorganización de la Dirección Nacional del Presupuesto.

Las reformas presupuestales de 1.960 se fundamentan en sólidas recomendaciones de organismos Internacionales y en la experiencia del país. Fueron elaboradas cuidadosamente, procurando la debida coordinación con el sistema financiero del país, con los organismos centrales de planeación y con la estructura de la Administración Pública. Su expedición significa para Colombia, no sólo la adopción de un moderno sistema presupuestario, sino la implantación de un mecanismo indispensable para la ejecución de los planes de desarrollo económico y social en que está interesado el Gobierno Nacional.

El principio probablemente más importante de cuantos hay que tener en cuenta al concebir la política económica, es el de su unidad, sin descuidar, - por cierto, el de la claridad, realismo y compatibilidad de las metas; sin caer como con frecuencia sucede, en el error de establecer metas irreales, es decir, inalcanzables dentro de un plazo determinado, ya que el realismo de las metas en el campo de la economía significa que sea posible realizarlas con los recursos productivos disponibles y con las técnicas conocidas, y que correspondan a lo que la gente esté dispuesta a emprender o a aceptar.

CAPITULO I

POLITICA FISCAL DE COLOMBIA

I - IMPUESTOS-ARANCELES Y OTROS RECAUDOS.

De acuerdo al Decreto Ley número 1675 Julio 14 de 1.964 en el cual se establecen las normas orgánicas del presupuesto Nacional he considerado conveniente, antes de entrar a desarrollar el punto correspondiente a los impuestos, incluir los artículos del citado Decreto que corresponde a:

- a.) Qué es el presupuesto.
- b.) Quién forma el presupuesto y como se divide.

a.) QUE ES EL PRESUPUESTO? Anexo No. 1.

ARTICULO 1o.- " El Presupuesto reflejará las metas y objetivos fijados en el Plan General de Desarrollo Económico y Social y en los planes de inversiones Públicas y será presentado de manera que indique las funciones, programas, actividades y proyectos del Gobierno Nacional".

b.) QUIEN FORMA EL PRESUPUESTO Y COMO SE DIVIDE.

ARTICULO 6o.- "Corresponde al Ejecutivo formar anualmente el Presupuesto de Rentas e Ingresos y elaborar el proyecto de Ley de apropiaciones o presupuesto de Gastos".

ARTICULO 7o.- "El Presupuesto se dividirá en tres partes: Presupuesto de Rentas e Ingresos - Presupuesto de Gastos o Ley de Apropiaciones y Disposiciones Generales".

A - PRESUPUESTO DE RENTAS (Anexo No. 2).

El Presupuesto de Rentas e Ingresos contiene las siguientes Secciones: (Anexo 2.) y es la Ley de Apropiaciones para una determinada vigencia que fija los computos de rentas e ingresos del Tesoro Nacional para la misma.

1-) INGRESOS CORRIENTES:

Son los que se obtienen por:

Ingresos Tributarios - que es el cálculo de los impuestos directos y los indirectos así:

- a.- Impuestos Directos - Formados por la tributación a la Renta y la tributación a la propiedad.
- b.- Impuestos Indirectos - Formado por impuesto sobre comercio Exterior impuesto sobre la producción y consumo, impuesto sobre los servicios y Grupo del Timbre.

2-) INGRESOS NO TRIBUTARIOS:

Que es el cálculo de las tasas y multas rentas contractuales e ingresos corrientes así:

- a.- Tasas y Multas - Formado por servicios y Productos Protuarios, servicios administrativos y otras tasas y multas.
- b.- Rentas Contractuales - Formada por mismas salinas, petroleras y oleoductos, otros productos y Participaciones y otros Recursos no especificados.

3-) RECURSOS DE CAPITAL ;

Son los que se obtienen por :

- a.- Recursos del Balance del Tesoro
- b.- Recursos de Crédito Interno, provenientes de emisión de bonos.
- c.- Recursos de Crédito Externo, obtenidos de utilización de contrapartidas en pesos provenientes de empréstitos externos, equivalentes en pesos del producto de operaciones de crédito externo con el B I D y con el BIRF, y empréstito concedido por el BANK OF AMERICA NATIONAL TRUST AND SAVINGS ASSOCIATION.

B - IMPUESTOS NACIONALES

El impuesto es un tributo o Gravamen exigido por el Estado para fines públicos, o sea las cantidades que exige el Estado para subvenir al servi-

cio del Tesoro Nacional.

Los impuestos Nacionales no pueden decretarse en tiempo de paz sino por medio de Ley.

En tiempo de Guerra pueden establecerse transitoriamente los que el Gobierno decreta dentro del radio de las atribuciones que le confiere la constitución o las que tenga a virtud de leyes especiales.

La capacidad fiscal que más interesa en los países en vía de desarrollo, es una posibilidad que tiene el Gobierno de allegar fondos con el fin de elevar sus ingresos necesarios para su financiación. Debe tenerse en cuenta -- que el Gobierno en esta política de elevar ingresos debe evitar de perjudicar y deaestimar a los sectores de la producción.

Todo esto se traduce en los sistemas impositivos que deben adaptarse en estos países.

Sistemas Impositivos: Existen varias clases de estos sistemas:

- 1) Impuesto a la Renta .-- Este impuesto cuenta con muchas objeciones entre otras las siguientes:
 - a.- Desalienta a los recién llegados para fomentar la rápida formación -- de capital y para reinvertir sus beneficios.
 - b.- Es muy difícil contar con sistemas administrativos y personal idoneo para el recaudo de estos impuestos.
 - c.- Exigen de otra parte una economía monetaria muy conformada asociada a un elevado nivel de cultura por parte de las personas que pagan -- los impuestos, a la falta de llevar libros de contabilidad en forma precisa y honrada, y al mismo tiempo un respeto a las personas que -- pagan impuestos.

- 2) Impuesto Territorial : Los países en vía de Desarrollo utilizan este tipo de impuesto sobre los bienes inmuebles para financiar los municipios y ciertas corporaciones. Pero deben ser nacionales estos impuestos y podrían convertirse en grandes ingresos progresivos como en el caso específico de los terratenientes quienes unos pocos son los que tienen las tierras y en este caso es más importante el impuesto territorial que cualquier otro sistema.

El hecho de la progresividad en el impuesto implicaría la mayor productividad de la tierra (utilización oportuna).

Este fue el método financiero que tuvo el Japón para lograr su desarrollo.

- 3) Impuestos a las Ventas que puede tener dos fases -

a.- Que es necesario reglamentarlo en forma distinta a como se esta haciendo actualmente y debe ser el consumidor final quién lo pague.

b.- El impuesto propuesto por Nicolas Kalder en el plan quinquenal de la India. Se trata de un impuesto al consumo que hacen los contribuyentes.

- 4) Impuesto a las Aduanas -

5) Cambios Múltiples - La combinación de Capital moneda pueden conducir a los mismos efectos de los impuestos de importaciones y exportaciones.

6) Emisión - Que sirve para financiar al estado sin embargo es un ahorro involuntario, un impuesto que se traslada al fisco.

De conformidad con los cálculos del presupuesto de rentas e ingresos del Tesoro de la Nación para la vigencia fiscal de 1.969, fijados en la cantidad de \$11.361.967.480, los pormenores de los ingresos fueron así:

INGRESOS CORRIENTES

Ingresos Tributarios

Cálculo de los Impuestos Directos	4.394.576.480
Cálculo de los Impuestos Indirectos	4.759.153.000

Ingresos no Tributarios

Cálculo de las Tasas y Multas	297.986.136
Cálculo de Rentas Contractuales	<u>162.360.864</u>
Cálculo de los Ingresos Corrientes	9.614.076.480

Recursos de Capital

Recursos del Crédito	<u>1.747.891.000</u>
Total de Rentas e Ingresos	<u>11.361.967.480</u>

A) Los Impuestos Directos, son los siguientes:

- 1.- Impuesto sobre la renta y complementarios
- 2.- Impuesto especial del 6% para vivienda
- 3.- Impuesto de ausentismo
- 4.- Impuesto ganadero
- 5.- Impuesto especial del 3% para fomento eléctrico e Instituto Colombiano de los Seguros Sociales (I.C.S.S.)
- 6.- Impuesto del 2% sobre premios de loterías
- 7.- Recargo del 10% sobre el impuesto predial
- 8.- Mesa global hereditaria, asignaciones y donaciones

B.- Los Impuestos Indirectos, son los siguientes:

- 1.- Impuesto sobre exportación de café (contrato con la Federación Nacional del Cafeteros).
- 2.- Impuesto sobre aduanas y recargos
- 3.- Impuesto sobre tonelaje
- 4.- Impuesto sobre importaciones de cigarrillos
- 5.- Impuesto sobre fomento de materias primas
- 6.- Utilidad en la cuenta especial de cambios

- 7.- Impuesto CIF, 1.5% a las importaciones con destino al Fondo de Promoción de Exportaciones.
- 8.- Impuesto CIF, 1.5% a las importaciones
- 9.- Impuesto de \$1.00 por cada botella de licores nacionales destilados que se consuman en el país.
- 10.- Impuesto del 10% a la gasolina
- 11.- Impuesto a las ventas
- 12.- Impuesto ad-valorem a la gasolina y al ACPM
- 13.- Impuesto sobre espectáculos públicos y billetes de apuestas.
- 14.- Impuesto pro-turismo Nacional del 5% a tarifas hoteleras, pasajes -- internacionales y otros.
- 15.- Impuesto sobre clasificación de películas cinematográficas.
- 16.- Recargo del 10% a las boletas de entradas a espectáculos públicos -- en los Departamentos del Valle y del Tolima
- 17.- Impuesto sobre papel sellado y timbre Nacional.

C)- Los Ingresos no Tributarios, Tasas y Multas, son los siguientes:

- 1.- Muelles Fluviales.
- 2.- Servicio de Transbordadores en los puertos fluviales.
- 3.- Contribución de los Bancos y entidades sujetas al control de la Superintendencia Bancaria para el sostenimiento de la misma.
- 4.- Contribución de las sociedades anónimas al sostenimiento de la Superintendencia del ramo.
- 5.- Contribución de las entidades fiscalizadas por el Departamento de -- Contraloría al funcionamiento de las respectivas Auditorías y gastos generales de auditaje.
- 6.- Tasa de valorización por desecaciones e irrigaciones que recauda el Instituto de Aprovechamiento de Aguas y Fomento Eléctrico.
- 7.- Cuota de valorización por obras nacionales.
- 8.- Tasa de pesca de perlas y otras
- 9.- Tasa sobre defensa nacional (cuotas de compensación militar)
- 10.- Tasa sobre minas.
- 11.- Tasa de peaje en las carreteras nacionales autorizadas para su cobro.

- 12.- Producto del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) (Ley 15 de 1.968).
- 13.- Tasa sobre patentes y registro de marcas y productos de la "Gaceta de Propiedad Industrial.
- 14.- Otras tasas y multas no especificadas

D) - Las Rentas Contractuales, son las siguientes:

- 1.- Participación nacional en la explotación de minas.
- 2.- Salinas terrestres (Administración del Banco de la República).
- 3.- Salinas marítimas (Administración del Banco de la República)
- 4.- Colombian Petroleum Company - Concesión Barco
- 5.- Colombian Petroleum Company - Concesión Cicuco
- 6.- Colombian Petroleum Company - Concesión Violo
- 7.- Compañía Shell Cóndor - Concesión Yondó
- 8.- Compañía Shell Cóndor - Concesión Cantagallo
- 9.- Compañía Shell Cóndor - Concesión San Pablo
- 10.- Compañía Shell Cóndor - Concesión Cristalina
- 11.- Texas Petroleum Company, de propiedad privada, Guaguasquí Tarán.
- 12.- Texas Petroleum Company - Concesión Polagua
- 13.- Texas Petroleum Company - Concesión Ermitaño
- 14.- Texas Petroleum Company - Concesión Sogemoco
- 15.- Texas Petroleum Company - Concesión Tisquirama
- 16.- Texas Petroleum Company - Concesión Tetuán
- 17.- Texas Petroleum Company - Concesión Rionegro
- 18.- Texas Petroleum Company - Concesión Cucarná
- 19.- Texas Petroleum Company - Concesión La Mocha
- 20.- Texas Petroleum Company - Concesión Totumal
- 21.- International Petroleum Colombia Limited - Concesión Agus-Chica.
- 22.- International Petroleum Colombia Limited - Concesión La Gironda.
- 23.- International Petroleum Colombia Limited, San Andrés development Oil Company - Concesión El Jobo
- 24.- Tennessee Colombia S.A. Concesión Neiva
- 25.- Company Petrolera Nueva Granada - Concesión Lebrija
- 26.- Antex Oil y Gas Co.- Concesión El Difficil.

- 27.- Chevron Richmond Petroleum Company - Concesión Zulia.
- 28.- Magdalena Oil Company - Concesión Sempués.
- 29.- Producto de la Empresa Colombiana de Petroleos
- 30.- Cánones Superficiales de Petroleos
- 31.- Participación nacional en transportes por oleoductos.
- 32.- Texas Petroleum Company - Concesión Orito.
- 33.- Sinclair Colombian Oil Company International Colombia Limited- Concesión Provincia.
- 34.- Texas Petroleum Company - Concesión Los Alpes
- 35.- Producto venta formularios Supercómex .
- 36.- Productos líquidos de la planta Colombiana de Soda
- 37.- Producto de bienes nacionales.
- 38.- Producto del Instituto Nacional de Cancerología.
- 39.- Producto y servicios del Laboratorio Nacional de Higiene Samper Martínez.
- 40.- Remanente de productos por servicios de ferris.
- 41.- Utilidades e impuestos del Fondo Rotatorio de Estupefacientes.
- 42.- Participación de la Nación en el Control de radiocomunicaciones.
- 43.- Participación de la Nación en la explotación de bosques y productos forestales.
- 44.- Fondo Fomento de la Docencia (Cursos paralelos diurnos y nocturnos).
- 45.- Derechos de análisis para efectos de registro, control y licenciamiento de especialidades farmacéuticas, cosméticos, licores y productos alimenticios.
- 46.- Producto del Instituto Electrónico de Idiomas.
- 47.- Intereses por préstamos de contrapartida en pesos Fondo de Inversiones Privadas.
- 48.- Utilidad de la Nación en la acuñación de moneda fraccionaria.
- 49.- Otros ingresos por rentas contractuales no especificados.
- 50.- Consignaciones del Incoira para el servicio de la deuda con la Caja de Crédito Agrario.
- 51.- Consignaciones de la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero para atender al servicio del Crédito 448-CC del BIAF.
- 52.- Consignaciones del Instituto Colombiano de la Reforma Agraria, para atender al servicio del crédito número 514-L-046 de la A.I.D.

- 53.- Consignación del Banco Ganadero, para atender al servicio del Crédito número 514-L-048.
- 54.- Consignación del Banco de la República para servicio de la deuda con la A.I.D. 514-G-042

E) - Los Recursos de Capital, Recursos del Balance del Tesoro (Recursos de Crédito Interno y Externo), son los siguientes:

- 1.- Emisión de Bonos Ley 21 de 1.968.
- 2.- Emisión de Bonos Agrarios, Decreto 687 de 1.968
- 3.- Producto de la nueva emisión de Bonos de Desarrollo Económico destinados a la financiación de planes de fomento económico y mejoramiento social.
- 4.- Utilización de las contrapartidas en pesos provenientes de empréstitos externos.
- 5.- Equivalente en pesos del producto de las operaciones de crédito externo, con el B.I.D. utilizado en 1.969, para construcción de carreteras.
- 6.- Equivalente en pesos del producto de las operaciones de crédito externo, con el BIAF, utilizable en 1.969 para construcción de carreteras.
- 7.- Empréstito concedido por el Bank Of América National First And Savinas Association para la construcción del Palacio de Justicia.

RESUMEN

Total del Presupuesto de Funcionamiento	\$ 6.073.678.442
Total del Servicio de la Deuda	1.446.856.603
Total del Presupuesto de Inversión	<u>3.841.432.435</u>
Total Presupuesto de Gastos	<u>\$ 11.361.967.480</u>

El Presupuesto de ingresos debería iniciarse con una clasificación económica, que muestre lo que en el curso del año se obtendrá de los salarios, beneficios, patrimonio, consumo y otras operaciones económicas. Es recomendado

ble clasificar los ingresos según sean corrientes o de capital; distinguir lo que se espera recaudar de los distintos grupos de contribuyentes, según sus ingresos; lo que provendrá del Sector interno y del externo; y la contribución que se espera de la agricultura, la manufactura y otras actividades importantes. Los ingresos deben clasificarse también según un criterio administrativo, con el objeto de poder establecer las cuentas que la Tesorería ha de abrir para percibirlos. Para facilitar el pago por los contribuyentes, a estas clasificaciones se les asignan claves. Finalmente, es recomendable clasificar los ingresos según la moneda en que se perciben. Así puede apreciarse la capacidad de compra del Gobierno en el exterior, aspecto importante para precisar las posibilidades de adquisición de maquinarias y demás accesorios que deben importarse, y para conocer la medida en que las fluctuaciones del comercio externo repercutiran en la hacienda pública.

Se hará el cálculo directo de los productos que se esperen recibir, cuando se trate de rentas ocasionales o de rentas nuevas basadas en leyes sancionadas después del Presupuesto en curso.

Quando se trate de ingresos provenientes de entidades descentralizadas de servicio o de interés público, con personería jurídica, y que actúen dentro de un presupuesto autónomo, el cálculo tendrá como base el producto líquido durante el año fiscal inmediatamente anterior. En la preparación del cómputo de las rentas se adoptará el principio de la universalidad, debiendo incluirse en dicho cálculo todos los ingresos provenientes de bienes, servicios o actividades de las dependencias nacionales según su rendimiento cierto, salvo que se trate de empresas o establecimientos públicos cuyos productos se computarán teniendo como base el producto líquido durante el año fiscal inmediatamente anterior.

II - PRESUPUESTO NACIONAL

A) - NOCION GENERAL DEL PRESUPUESTO

Instrumento Técnico Económico por medio del cual un Gobierno o una Administración traza un programa y lo evalúa. Es un documento en el que se

resume la importancia de las necesidades y de los deseos a satisfacer en un período. La manera como se han utilizado los recursos financieros del país obtiene la aprobación y el consentimiento de los órganos del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo por medio de tal documento. El control del erario público por parte de los representantes constitucionales es desde hace mucho tiempo una de las garantías dentro del libre juego democrático.

Digamos que cuando las funciones de los gobiernos eran limitadas bastaba con utilizar métodos sencillos y para aquella época, prácticos, por medio de los cuales se calculaban y se registraban los ingresos y los gastos pero con la complejidad de los modernos "Levistanes" han venido a aumentarse las funciones gubernamentales, lo mismo que los funcionarios que han de intervenir en la mecánica de éste nuevo tipo de organización.

Debe entenderse que el Presupuesto Nacional sirve como instrumento de política económica y social en su más amplio sentido y debe ayudar a los que determinen la política general a establecer un orden de prioridades en las distintas actividades de un programa de desarrollo.

El documento con el cual se presenta el presupuesto se ha convertido hoy día en un especial de EXPOSICION GENERAL DEL PROGRAMA TECNICO FINANCIERO DE UN GOBIERNO O DE UN PARTIDO POLITICO o de una entidad en su plan de trabajo para el ejercicio económico a que corresponde someterla. Debe contener cuadros con cálculos y proyección numérica, lo mismo que descripciones de las múltiples actividades de los Departamentos y diversas funciones que el Gobierno debe satisfacer. Debe presentar cálculos de ingreso que habrá de recopilarse del ejercicio económico anterior comparados técnicamente con los ingresos realmente obtenidos durante el ejercicio corriente y el anterior, así como los cálculos y las cifras de gastos de tales períodos con una clasificación minuciosa y detallada de los mismos por categorías económicas y de acuerdo a sus funciones, debe indicar los aportes recibidos o las asignaciones de fondos presupuestarios indispensables para la consecución de las ganancias o pérdidas producidas por las operaciones de instituciones enteramente autónomas y de las empresas o entidades de servicio público. Debe indicar también

la situación financiera de todas las cajas especiales inclusive las cajas de seguridad social y las contribuciones que reciben del gobierno. Es también útil agregar al documento del presupuesto nacional una proyección o prospectación para el futuro (hoy en día se acostumbra los modernos planes quinquenales o decenales) de los gastos de capital o para actividades de desarrollo al cargo del Estado teniendo siempre en cuenta que ello, sea hecho, consultando planes a corto o a largo plazo.

Es costumbre considerar que tanto la preparación como la defensa del presupuesto nacional así como su ejecución son funciones de la Rama Legislativa desempeña un importante papel de revisión, exámen crítico y autorización definitiva. Lo más corriente consiste en situar la oficina central del presupuesto en el Ministerio de Hacienda para dar una respuesta concreta a la interrogante planteada voy a dar una serie de definiciones que ordenarán la forma como entendemos lo que es el Presupuesto:

B)- NOCION POLITICA ECONOMICA

Para el Profesor Gaston Jéze, el Presupuesto es por naturaleza "un acto político ya que es el Instrumento por el cual se valen los Gobiernos y los Partidos Políticos para desarrollar su programa. Es el mismo profesor Jéze quien ha dicho que el presupuesto es ante todo un "acto-condición" y más adelante el Profesor Gaffken afirma:

" La existencia jurídica Del Estado representativo, radica en el derecho, anexo a la representación popular, de concurrir a la regulación de la Economía Nacional, y del ejercicio de ese derecho surge la Institución Parlamentaria".

C)- NOCION TECNICA - ECONOMICA

Para el Profesor Federico Flora: " El Presupuesto es "la fijación anual de los gastos y de los ingresos del Estado por parte del poder Legislativo, quien como representantes de la colectividad decide previamente - cuáles necesidades han de ser satisfechas con las riquezas privadas de

los Miembros de aquella. Por consiguiente, el derecho de votar libremente los impuestos y de vigilar su empleo, es el origen del presupuesto y de la importancia política y financiera de su discusión y aprobación". Técnicamente entendemos que el presupuesto "es la expresión de un plan financiero y Económico que elabora el Estado o las Entidades Públicas y de acuerdo con el cual se desarrolla en forma metódica, gradual y constante los trabajos de la administración pública". También puede decirse que el presupuesto es: UN CUADRO SISTEMÁTICO PARTICULARIZADO DE LOS GASTOS Y DE LOS INGRESOS PÚBLICOS CORRESPONDIENTES A UN PERIODO ADMINISTRATIVO DADO.

D) -NOCIÓN LEGAL

"Es el cálculo de rentas probables que se recibirán y de las sumas que deben gastarse para servicio del Gobierno durante el año siguiente a la reunión ordinaria del Congreso". (Ley 43 de 1.923). Se ha discutido solamente sobre la forma o clase de Ley que debe ser el presupuesto nacional, algunos lo han considerado como "Ley de Leyes" otros "Ley complementaria" y otros "Ley adjetiva". En verdad es una ley sui generis", puramente formal. Es además un acto previo: Las rentas y los gastos que en él se incluyen tienen origen en disposiciones legales preexistentes, en sentencias judiciales, en tratados públicos y en Contratos. Con anterioridad a su expedición no debe realizarse ninguna operación que afecte los ingresos o los egresos. De lo contrario el legislador se limitaría simplemente a legalizar una gestión ya realizada y en muchos casos podría obligarsele contra su voluntad si precediera el recaudo del impuesto o la verificación del gasto al asentimiento de la voluntad soberana, que él representa, cuestiones que el profesor Jáze ya definió como un "acto-condición".

E) -NOCIÓN CONSTITUCIONAL.

Fué la carta de 1.821 expedida en la muy noble Villa del Rosario de Cúcuta en la cual se le atribuyó al congreso la facultad de "fijar cada -

año los gastos públicos en vista de los presupuestos que le presente - el poder ejecutivo". Y en el mensaje con el cual los constituyentes la presentaron a los pueblos Grancolombianos, se encuentra ésta memorable declaración, la cual está perpetuada para recuerdo de las generaciones venideras en letras de oro en el salón elíptico del Capitolio Nacional: "No seréis ligados sino por aquellas leyes que hayais consentido por - medio de vuestros representantes, ni estareis sujetos a otras contribu- ciones que las que ellos hayan propuesto y aprobado: ninguna carga se echará sobre alguno que no sea común a todos; y éstas no serán para sa- tisfacer a pasiones de particulares, sino para suplir las necesidades de la República". Dentro de la moderna evolución constitucional encon- tramos los mismos principios de obligación tributaria y de aprobación del presupuesto nacional por el Cuerpo Legislativo. El Artículo 76 de la Constitución Nacional en sus párrafos 3o, 4, 9o, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19 reglamentó el sistema adecuado para el recaudo, aprobación y ejecución del mismo.

La Corte Suprema de Justicia en sentencia del 12 de Abril de 1.935 dijo: " Y es que una experiencia muchas veces secular ha enseñado a los pue- blos que cuando el poder de imposición y el de inversión de los dineros públicos se hayan concentrados en unas mismas manos es un difícil cuan- do no imposible, obtener de una parte celosa y eficez recaudación de - las rentas y de otra un verdadero orden y una estricta economía en los gastos".

"Cuando el Ejecutivo tiene habierta ad-Libitum la fácil puerta del au- mento de los tributos y de la creación de otros nuevos, para el incre- mento del tesoro público, se corre al riesgo de que se hallen más expé- ditos y cómodos este recurso que el de poner orden en la hacienda pú- blica y entrar por el poco grato sendero de la economía. Quién tenga - en sus manos semejante cúmulo de facultades nunca dejará hallar razones, reales o aparentes para inflar los presupuestos y gastos más allá de - lo debido. Sólo el poder modelador del Congreso que representa los in- tereses de la comunidad, puede obligar a la rama ejecutiva a tomar en

cuenta en sus erogaciones la capacidad tributaria del país y las supremas conveniencias de la Economía Nacional".

"Tan previsora ha sido a este respecto la constitución colombiana, que no solo ha privado en tiempo de paz al ejecutivo de la facultad de establecer impuestos para asignarla de modo exclusivo al Congreso, a las Asambleas Departamentales y a los Consejos Municipales, sino que ha prescrito que toda Ley que establezca una contribución debe tener origen en la Cámara de Representantes, por ser ésta la que más directamente representa al pueblo y a la masa ciudadana.

F)- NOCIÓN HISTÓRICA.-

Le corresponde a Inglaterra históricamente el honor de haber sido la primera nación civilizada que propendió por la creación del derecho présupuestal. Esta noción es tan antigua que ni siquiera podemos fijar con precisión su origen. De ello dice el historiador Macaulay: "Reconocíase desde tiempo inmemorial como Ley fundamental de Inglaterra —escribe Macaulay— que el rey no puede imponer contribución alguna sin el consentimiento del parlamento. Este fue uno de los artículos que obligaron a suscribir al rey Juan los grandes barones. Y a pesar del poderío, de la habilidad y de la popularidad de que gozó Eduardo I, al intentar infringirlo, halló una oposición tal, que hubo prudentemente de ceder. En tonces se convino que ni él ni sus herederos impondrían en lo porvenir contribución alguna sin el consentimiento de los Estatutos del reino".

En los Estados Unidos de Norte América se inició la resistencia o la chispa para su independencia, fue la expedición de un decreto sobre el impuesto de timbre y otro al té, cuestiones que sucedían en el año de 1.765. El Parlamento de Virginia protestó enérgicamente alegando que no estando representado en el Parlamento Inglés no tenían por qué pagar ese tributo a los cuales se les quería someter y su bandera de rebelión fué "No taxation without representation".

En Francia en 1.787 el Parlamento resuelve convocar los Estados Generales siempre que se trataba de decretar nuevos impuestos. Fue así como el Parlamento Parisino después de haberse considerado durante más de un siglo como el guardián de las libertades públicas y de haber mantenido en jaque al rey cambió de opinión al solicitar que se tuviera en cuenta al pueblo al anotar nuevos gravámenes. La Asamblea Nacional constituyente francesa por Decreto del 17 de Junio de 1.789 expidió el primer mandato legal claro y definitivo que atribuye exclusivamente a los representantes de la nación el derecho a votar los impuestos "Desde entonces aparece en todas nuestras constituciones y contra este principio - sabio se han cometido muy pocas infracciones". Anota el profesor RENE STURM.

Del arraigado respeto que le profesa el pueblo Francés al parlamento - en materia impositiva se dá cuenta exacta, la censura que le hizo el Senado Francés a Napoleón el 3 de Abril de 1.814 cuando después de la Batalla de Leipzig y urgido de recursos para contener la invasión extranjera aumentó algunos impuestos y contribuciones.

El primer brote de insurgencia en tierra de Latinoamérica cuyas causas fueran el producto de aumento de impuestos o de aparición de nuevas contribuciones al Estado fué en el año de 1.717 en el Paraguay ya que la corona Española había decretado algunos, que un funcionario Español de mediado celoso en el cumplimiento de sus deberes trató de hacerlos efectivos.

Podemos también hacer una breve reseña histórico-política de los hechos ocurridos en Santa Fé de Bogotá cuando a mediados de 1.778 llegó a Cartagena el visitador Juan Gutiérrez de Piñeros con el cargo de actualizar y poner en orden la real hacienda. Organizó de inmediato los estancos de tabaco y aguardiente, creó una aduana especial para el recaudo de la alcabala; puso en vigencia un nuevo gravamen; "La Armada de Barlovento" para financiar la guerra de España contra Inglaterra.

Pero fue en la muy noble Villa del Socorro, cuando el 16 de Marzo de 1781 una mujer valerosa, Manuela Beltrán arrancó e hizo pedazos el Edicto Real que ordenaba nuevos gravámenes, los comuneros asumieron municipales, liberaron a presos de las cárceles, incautaron dineros de la real hacienda, asumieron la administración de las rentas y batieron a las fuerzas del Gobierno y el Ejército revolucionario llegó hasta Zipaquirá.

6) NOCION HISTORICO-LEGAL

Aún cuando a partir de la primera Constitución expedida en la Gran Colombia la cual la del Estado de Cundinamarca en 1.812 y en la cual se consagró el principio fundamental en todas las siguientes de la OBLIGACION TRIBUTARIA y de que corresponde al poder Ejecutivo la presentación al Congreso -concretamente a la Cámara de Representantes- el proyecto de presupuesto solo vino a expedirse un estatuto orgánico sobre la materia muchos años después. El primer estatuto legislativo a partir de esta fecha que se tiene conocimiento fue la Ley 69ª de 1.866 - que consagró tres principios fundamentales a saber:

- 1)- No habrá en el presupuesto nacional ingresos o egresos indefinidos o que no están representados por cifras numéricas.
- 2)- Toda partida del presupuesto de gastos será un máximo que no podrá excederse con ordenes de pago.
- 3)- No podrán atenderse gastos con un presupuesto anterior o posterior al año en que se causen. Las oficinas de manejo se regirán por tres principios generales. UNIDAD DE CAJA, UNIDAD DE RESPONSABILIDAD Y UNIDAD DE CUENTAS. EL SEGUNDO ESTATUTO LEGAL FUE LA LEY 7ª. de 1916 sobre formación, división y aprobación del presupuesto nacional. Es como si dijéramos el primer paso que se da en Colombia para integrar una verdadera actividad normativa sobre esta materia, sus principales puntos comprendía; 1o.- El cálculo de las rentas, sobre la base de su rendimiento efectivo en el año anterior al de la preparación del proyecto de presupuesto. 2o.- Inclusión preferencial en el proyecto de los gastos correspondientes a los servicios ordinarios de la nación.

- 4)- Para gastos extraordinarios e imprevistos, el uno por ciento del presupuesto del respectivo ministerio.
- 5)- Para los gastos de cada ministerio "se abrirán créditos sobre la masa de los fondos del tesoro, sin apropiar para el pago los productos de ciertos o determinados ramos de ingresos".
- 6)- El proyecto, elaborado por el Ministerio del Tesoro, con base en los presupuestos parciales de los demás Ministerios, debían someterse a la aprobación del Consejo de Ministros, y las modificaciones que se le introdujeren se incorporarían en el proyecto de presentarlo al Congreso.
- 7)- Se determinaban los siguientes anexos que deberían acompañarse al proyecto de presupuesto: las pensiones vigentes; distribución del ejército y de los resguardos nacionales; disposiciones relacionadas con la ejecución del presupuesto exposición de motivos del Ministerio del Tesoro sobre el resultado del presupuesto anterior.
- 8)- Se fijaban normas para la presentación, tramitación y discusión del proyecto en la comisión de la Cámara, luego en la Cámara plena, y finalmente, en el Senado.
- 9)- Se fijaba un término de sesenta días, a contar de la fecha de la presentación del proyecto, "para que el poder Ejecutivo pueda ejercer en oportunidad la atribución constitucional de dar o no su sancción a la respectiva ley de presupuesto".
- 10)- Se establecía, finalmente, que las disposiciones generales "solo estarán en vigor durante el ejercicio de cada presupuesto". Constatándose así el principio de que la Ley del presupuesto nacional no es propiamente un acto de legislación, como ya se ha expuesto". La tercera aparición la constituyó la Ley 34 de 1.923 preparada por la misión Kemmerer tan celebrada en su época en realidad no in

introdujo mayores innovaciones a la Ley 7ª de 1.916. El Artículo 12 de la Ley 34 dijo: "Cuando el total del presupuesto de gastos ordinarios y extraordinarios excedan al total del presupuesto de rentas el Gobierno propondrá y el congreso proveerá los medios de obtener los fondos necesarios para cubrir la diferencia". Con la Ley 34 se incorporó a nuestra legislación fiscal el denominado "Presupuesto de Competencia".

También introdujo ésta Ley algunas saludables reformas en materia de traslados y créditos adicionales sustituyó la anterior denominación de presupuesto de rentas y gastos por un término más técnico y preciso que se denominó presupuesto de rentas y Ley de apropiaciones y desde entonces desapareció el Ministerio del Tesoro y los tan famosos tribunales de cuentas por la Contraloría General de la República.

La Ley 64 de 1.931 también obra, de la misión Kemmerer en su segunda visita a Colombia, momento en el cual el país atravesaba una situación fiscal y económica difícil. Entre sus enmiendas fiscales merecen citarse las siguientes, que los años fiscales para establecer el cómputo de rentas deberían contarse por los del calendario; conservó el sistema automático para calcular pero con la expresa facultad gubernamental de apartarse de él cuando la realidad del ejercicio económico así se lo diera a entender, atribuyó al Ministerio de Hacienda la responsabilidad única sobre la gestión presupuestal especialmente en lo relacionado con la preparación, discusión y ejecución del mismo. En cuanto a la financiación la Ley 64 exigió este requisito que consiste no en el mayor producto de una renta sino en un ingreso nuevo no incluido en el presupuesto o en un superávit del ejercicio anterior.

DECRETO LEY 164 DE 1.950

Podría decirse que este nuevo Estatuto orgánico del Presupuesto no introdujo ninguna modificación sustancial a la estructura anterior. Se limitaron a enmiendas de detalle, es decir cuestiones adjetivas y sin mucha importancia.

Siendo las recomendaciones de la Comisión Económica para la América Latina (CEPAL) se dictó primero el Decreto 1124 del 5 de Mayo de 1.960 por el cual se creó la Dirección Nacional del Presupuesto con su estructura administrativa logrando con ello, dar un paso en firme para el propósito de Independencia el presupuesto nacional.

EL ESTATUTO VIGENTE DEL PRESUPUESTO NACIONAL.

En el proceso ininterrumpido de perfeccionamiento del estatuto orgánico del presupuesto, en este siglo, se llega, finalmente, al Decreto 1755, de 14 de Julio de 1.964, dictado en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas al Presidente de la República por el Artículo 10. ordinal 2o. de la - Ley 21 de 1.963.

El actual estatuto introdujo reformas importantes al Decreto 0164 de 1.950, entre las cuales merecen destacarse: reafirmó el principio de la unidad de presupuesto y de caja: le dió mayor fuerza al presupuesto por programas, al establecer la obligación de tenerlo en cuenta en las etapas de elaboración, presentación, ejecución y control de la Ley de hacienda; en cuanto al cálculo de las rentas le dió cierta elasticidad al permitir que en casos excep- cionales y cuando las circunstancias económicas lo permitan, el cómputo podrá exceder del 10%; y en este caso ese aumento tendrá que ser explicado al Congreso; se fijó la medianoche del 15 de Diciembre (antes era el 10) para el término de que dispone el Congreso para expedir el presupuesto.

En líneas generales, el actual estatuto orgánico del presupuesto nacional - responde a una nueva orientación en el empeño de tecnificar y agilizar el - proceso presupuestal en todas sus etapas, y también, para adecuarlo a la mg derna exigencia de la planeación del desarrollo económico y social del país.

Las emiendas constitucionales en materia de presupuesto, que cursan en las Cámaras Legislativas, propuestas por el Presidente de la República, Doctor - Carlos Lleras, le darán sin duda mayor fuerza a las normas restrictivas del actual estatuto orgánico, especialmente en lo que se refiere a su discusión

y expedición, lo mismo que para un más efectivo control administrativo y - fiscal.

No sobra anotar que las funciones importantísimas que el Decreto 582 de - 1.965 le asigna a la Dirección Nacional del Presupuesto no podrán realizarse en toda su plenitud, mientras ese organismo continúe funcionando como - dependencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Dadas las múltiples y complejas funciones de ese ministerio en materia de - régimen tributario, moneda, comercio exterior, crédito público y privado, - planeación económica, etc., es indispensable relevarlo del manejo del presupuesto. Y que se le dé a la Dirección Nacional del mismo el carácter de departamento administrativo, dependiente del Presidente de la República, como en los Estados Unidos, sólo así tendrá la personería que necesita para ejercer eficazmente el control administrativo de la Ley de hacienda a través de las etapas de preparación, aprobación y ejecución del presupuesto nacional.

El Decreto 1675 de 1.964 "sobre normas orgánicas del presupuesto nacional", comprende las siguientes materias:

- 1.- Normas generales
- 2.- Del presupuesto de rentas e ingresos
- 3.- Del presupuesto de gastos y Ley de apropiaciones.
- 4.- De la preparación del proyecto de presupuesto.
- 5.- De la presentación del proyecto al Congreso
- 6.- Del estudio del proyecto de presupuesto en el Congreso
- 7.- De la repetición del presupuesto.
- 8.- De la liquidación del presupuesto
- 9.- De la ejecución del presupuesto
- 10.- De la vigilancia administrativa y económica del presupuesto.
- 11.- De la cuenta general del presupuesto y del tesoro
- 12.- Disposiciones varias.

H)- EL MODERNO CONCEPTO DEL PRESUPUESTO

Las nuevas funciones sociales y económicas del Estado, mencionadas ante

riormente, han modificado, fundamentalmente, los principios clásicos que regían el presupuesto público, hasta comienzos de este siglo.

"El presupuesto, es como si dijéramos, el centro nervioso de la economía pública, y desempeña en ella el papel del mercado en la economía privada. En ésta la actividad de la población, integrada por consumidores, obreros, empresarios y capitalistas, rige la producción, la utilización de los factores de la producción, así como cuanto se relaciona con la distribución de bienes y servicios. Dicha actividad está a su vez determinada por el conjunto que forman los ingresos, los precios y los costos. Es decir, por el mecanismo que nivela la oferta y la demanda en los mercados de bienes, del trabajo y del dinero. Por lo tanto, se caracteriza la economía privada como economía de mercado.

"En la economía pública las resoluciones sobre la disposición de bienes y servicios, sobre la distribución y el pago de los mismos, son adoptadas principalmente por la organización política; es decir, por la colaboración entre los órganos parlamentarios, ejecutivos y administrativos, según las normas constitucionales de cada país. Estos órganos posibilitan la expresión de los diferentes sectores interesados, y facilitan también la exteriorización de la opinión pública, que luego influye en las decisiones del gobierno.

"El presupuesto es el instrumento iniciador de dichas resoluciones; refleja el resultado de la acción política y constituye el medio de que resoluciones políticas se realicen dentro de programas determinados. Por tanto, podemos hablar de economía presupuestal si queremos caracterizar el mecanismo fundamental de la economía pública".

El estado empresario es la más avanzada manifestación de la intervención en la economía. Así tenemos institutos oficiales de crédito, de fomento industrial, corporaciones regionales autónomas, empresas de transportes, de telecomunicaciones, el seguro social, etc. Esa clase de servicios se administran en forma autónoma y descentralizada, con criterio comercial para darles mayor agilidad, aún cuando no sea precisamente el lucro la principal

de sus finalidades. En consecuencia, no es posible someter a esos establecimientos que tienen personería jurídica y, a veces, patrimonio propio, al cartabón de los antiguos preceptos de las finanzas públicas, que resultarían inoperantes.

También se distingue hoy entre el presupuesto de explotación y el presupuesto de capital. Incluye el primero los gastos de los servicios ordinarios que se financian con impuestos, contribuciones y tasas - El segundo a las obras públicas y proyectos de fomento económico que se financian por emisiones de títulos de deuda pública y empréstitos.

El concepto del gasto público ha sufrido revaluaciones fundamentales, en la clasificación de funcionamiento, de transferencia y operación. Comprenden los primeros los servicios públicos, por personal y material: los segundos los aportes del Estado a Institutos descentralizados, auxilios, pensiones, etc., y los de operación son los que se causen en la explotación de empresas oficiales, productoras de bienes y servicios.

Apartándose del criterio clásico, la nueva concepción del presupuesto investiga los costos de los servicios públicos; analiza el gasto no con simple criterio administrativo sino con sentido económico y social.

Por último, como se precisará en el punto siguiente, las antiguas características del presupuesto público; unidad, universalidad y equilibrio, han sufrido revaluaciones trascendentales después de la segunda guerra mundial.

PRESUPUESTOS EQUILIBRADOS Y DESEQUILIBRADOS

Con este tema quiero llamar la atención sobre una de las virtudes o características especiales que tiene la moderna técnica del presupuesto, ello es; EL EQUILIBRIO PRESUPUESTAL. Esta nueva tendencia tanto de economistas como de administradores y de programadores en la gestión del presupuesto ha llevado a la creencia casi general que todo presupuesto debe guardar esta línea de conducta so pena de que el mismo presupuesto no esté bien elaborado. Como quiera que existen teorías opositoras es decir de aquellos que sostie-

nen: EL DESEQUILIBRIO PRESUPUESTAL. Quiero aquí pues, analizar estas dos - tendencias valiendome para ello de la literatura presupuestal y fiscal que tanto los profesores HAROLD M. SOMERS., M. MUSGRIVE y CRUZ SANTOS manifiestan al respecto:

"El equilibrio del presupuesto ha sido siempre un objetivo de los funcionarios fiscales mientras que los economistas frecuentemente han defendido un desequilibrio presupuestal deliberado. Algunos pretenden que el presupuesto puede estar desequilibrado temporalmente, durante los períodos de depresión, pero que en el curso del ciclo económico debería estar equilibrado. Otros están dispuestos a admitir el desequilibrio del presupuesto durante un período de tiempo más largo. Y hay quien ha ido aún más lejos y se ha planteado la cuestión de hasta qué punto es deseable el equilibrio del presupuesto como objetivo de las finanzas públicas. La mayoría de los economistas reconocen que el equilibrio del presupuesto es en general conveniente, pero hasta donde las condiciones económicas lo justifiquen. Un economista, sin embargo, va tan lejos que dice que el equilibrio del presupuesto no sólo no es un objetivo deseable, sino que no hay razón en absoluto para intentar equilibrarlo, y que si acaso llega a estar en equilibrio debe ser simplemente un accidente o una coincidencia-

Surante la depresión de la cuarta década del siglo y después, de la guerra, el presupuesto fue desequilibrado deliberadamente. El presentado para el año fiscal 1947-48 previó el equilibrio del mismo por primera vez desde 1.930, año en que hubo un superávit (excluyendo la amortización de la deuda) de aproximadamente \$738 millones. En 1.931 se registró un déficit de \$462 millones. Después de ese año los déficits fueron superiores a \$1.000 millones y subieron hasta \$5.000 millones en el año fiscal 1.941. En los siguientes años de la guerra se llegó a la cúspide de cerca de \$56.000 millones en el año fiscal 1.943. El déficit bajó radicalmente después de ese año y en el presupuesto presentado por el Presidente para el año fiscal 1.947-1.948 se previó la posibilidad de un excedente presupuestal de \$200 millones; hubo en realidad un superavit realizado de \$5.000 millones.

Cuál es la significación del equilibrio del presupuesto?. Qué significa para

el ingreso nacional y para la ocupación?. Es posible tener un presupuesto equilibrado y que el gobierno aún ejerza una influencia expansionista sobre el sector privado de la economía?. En un comentario sobre el presupuesto para 1.947-48 se sugería cautelosamente que 1.947-48 sería el primer año fiscal desde 1.929-30 sin déficit y sin un efecto expansionista de las finanzas públicas sobre activos líquidos del público. Esta investigación siguió adelante e hizo notar que bajo el presupuesto habría un retiro neto de efectivo de la economía hacia el Tesoro. La cantidad de dicha absorción se estimó en \$3.000 millones. Se expresó la opinión de que de continuar el excedente de efectivo en condiciones de un alto nivel de ocupación sería un factor importante para detener las fuerzas inflacionarias posteriores". La posibilidad de que un presupuesto equilibrado no tenga efectos inflacionarios o deflacionarios en la economía y la amenaza de que un presupuesto que se traduce en una entrada neta de varios millones al Tesoro deba tener un efecto contraccionista, es algo que requiere la mayor atención. Ahora que el equilibrio del presupuesto parece ser un asunto de política nacional, debe investigarse el problema de si eso realmente significa que el gobierno es "neutral" en cierto sentido, también debe investigarse el problema aún más grave de si los excedentes presupuestales pueden significar que el gobierno ejerce una influencia contraccionista neta en la economía.

Antes de iniciar el análisis de los efectos de un presupuesto equilibrado deben hacerse algunas observaciones. Aquí no estamos considerando el problema de si el presupuesto debería estar equilibrado; ni intentamos demostrar que un presupuesto puede estar equilibrado, porque todos saben que si puede; tampoco estamos interesados especialmente en demostrar que un presupuesto equilibrado puede tener un impacto expansionista; más bien tratamos de descubrir las consideraciones económicas que lleva implícitas el equilibrio del presupuesto. Qué impacto expansionista o contraccionista podemos esperar de diversos presupuestos equilibrados?. Cuáles son los factores que determinan el grado en que se produzca tal impacto. En qué medida comprometemos el logro de otros fines deseables al equilibrar el presupuesto?. Cómo podemos aconsejar una política impositiva y de gastos que lleve al máximo los efectos del presupuesto equilibrado y al mínimo el conflicto que resulta del querer lograr de otros objetivos, tales como un alto nivel de ocupa-

ción y consideraciones de igualdad.

EL DOBLE PRESUPUESTO: DE CAPITAL Y ORDINARIO

Uno de los planes para equilibrar el presupuesto consiste en distinguir los conceptos de presupuesto de "capital" y presupuesto "ordinario" y considerarlos en presupuestos separados. Lo que se señala es que el presupuesto ordinario debe estar equilibrado mientras el de capital puede no estarlo. Las dificultades surgen en primer lugar en relación con la clasificación de los renglones individuales de gastos. Se presta mucho a manipulaciones el evitar el desequilibrio del presupuesto corriente. También existe el problema de determinar el período durante el cual debe estar equilibrado por ejemplo, un año, un ciclo económico, etc. En el siguiente punto se supone que no hay sino un presupuesto que incluye todos los gastos e ingresos del gobierno.

EFFECTOS EXPANSIONISTAS DE UN PRESUPUESTO EQUILIBRADO

Se ha contemplado que la liberación neta de fondos de consumo por el gobierno y no el déficit, es un índice general del efecto expansionista directo de la política fiscal. Este énfasis en la liberación neta de Fondos de consumo se refiere a los efectos expansionistas financiados a través de ciertos tipos de impuestos. Como es posible tener una liberación neta de fondos de consumo cuando hay equilibrio presupuestal, es posible tener un efecto expansionista sobre el consumo y, en consecuencia, sobre el ingreso nacional, cuando el presupuesto está en equilibrio. Por ejemplo, si los gastos son de \$100.000 millones, de los cuales \$95.000 millones van a liberar fondos de créditos, y si los ingresos son también de \$100.000 millones (equilibrando así el presupuesto), de los cuales \$80.000 millones representaban la absorción de fondos de consumo y \$20.000 millones de fondos para préstamos, la liberación neta de fondos de consumo por el gobierno es de \$15.000 millones (95.000 millones que se liberan por los gastos, menos \$80.000 millones que se absorben a través de los impuestos). Al mismo tiempo, el impacto contractionista indirecto es potencialmente de \$15.000 millones en forma de una absorción neta de fondos de crédito (20.000 millones por concepto de impues

tos, menos \$5.000 millones liberados a través de los gastos). El que se sienta efectivamente esta influencia contraccionista indirecta depende del sistema bancario y de la disponibilidad general de capital. En cualquier caso, hay un impacto expansionista directo de \$15.000 millones aunque el presupuesto esté equilibrado.

El efecto expansionista directo de la política fiscal puede ser mayor que el indicado por la magnitud del déficit. Es decir, si los ingresos fueran solamente de \$20.000 millones en el ejemplo anterior, y se emitieran empréstitos por \$80.000 millones, habiendo solamente absorción de fondos de crédito, la liberación neta de fondos de consumo por el gobierno sería de \$95.000 millones (\$95.000 millones se liberan por los gastos, sin ninguna absorción a través de impuestos y empréstitos). Así habría un impacto expansionista directo de \$95.000 millones con un déficit de \$80.000 millones.

Puede haber un efecto expansionista directo aún con un superávit presupuestal. Por ejemplo, si los gastos son solamente \$50.000 millones, correspondientes a una liberación de fondos de consumo, y los ingresos son de \$80.000 millones (haciendo el excedente presupuestal de \$30.000 millones), de los cuales \$40.000 millones corresponden a absorción de fondos de consumo, la liberación neta de fondos de consumo por el gobierno es de \$10.000 millones (\$50.000 millones que se liberan a través de gastos, menos \$40.000 millones que son absorbidos por concepto de impuestos). En este caso hay un efecto expansionista directo de \$10.000 millones aunque haya un superávit presupuestal de \$30.000 millones.

Por otra parte, el efecto expansionista directo puede ser menor que el que indica la magnitud del déficit y aún puede haber un efecto contraccionista con un presupuesto equilibrado o con un déficit. Si los egresos son de \$100.000 millones, liberando \$80.000 millones de fondos de consumo y \$20.000 de fondos de crédito, si los impuestos son de \$90.000 millones, que absorben \$75.000 millones de fondos de consumo y \$15.000 millones de fondos de crédito, y si los empréstitos son de \$10.000 millones, absorbiendo fondos de crédito por la misma cantidad, la liberación neta de fondos de consumo por el gobierno es solamente de \$5.000 millones (\$80.000 millones que se liberan -

a través de los gastos menos \$75.000 millones que se absorben por impuestos) Así tenemos un impacto expansionista directo solamente de \$5.000 millones - cuando hay un déficit de \$10.000 millones. Si los egresos son los mismos - que antes y los ingresos son también de \$100.000 millones, absorbiendo - \$90.000 millones de fondos de consumo y \$10.000 millones de fondos de crédito, hay una absorción neta de \$10.000 millones de fondos de consumo (\$90. - 000 millones que se absorben a través de impuestos, menos \$80.000 millones que se liberan a través de los gastos). Luego hay un efecto contraccionista directo de \$10.000 millones aunque el presupuesto esté equilibrado. Si los gastos son los mismos, pero los ingresos son de \$90.000 millones, absorbiendo \$ 85.000 millones de fondos de consumo y \$5.000 millones de fondos de - crédito, y los empréstitos son de \$10.000 millones, absorbiendo solamente \$5.000 millones (\$85.000 millones de absorción por impuestos, menos \$90.000 millones que se liberan por los gastos).

En este caso tenemos un efecto contraccionista de \$5.000 millones aunque ha ya un déficit de \$10.000 millones.

ANALISIS DEL MULTIPLICADOR APLICADO A PRESUPUESTOS EQUILIBRADOS Y DESEQUILIBRADOS .-

El caso en que el impacto expansionista es mayor que el indicado por el déficit, incluyendo el caso extremo en que hay un efecto expansionista sin - que haya déficit, es de particular interés. El principio del multiplicador funciona sobre la liberación neta de fondos de consumo en la forma usual, - de tal modo que podemos tener el principio del multiplicador funcionando - con un presupuesto equilibrado. Donde hay efecto multiplicador, la expansión total del ingreso nacional es mayor que la indicada por la liberación neta de fondos de consumo por parte del Gobierno. Por ejemplo, cuando el presupuesto está equilibrado y la liberación neta de fondos de consumo por el - gobierno es de \$10.000 millones, el aumento total del ingreso nacional es de \$5.000 millones si la propensión marginal al consumo es de cuatro-quin- tos y suponemos que la inversión inducida sea nula. Puesto que estamos inte- resados en todos los aspectos de la política fiscal, debemos también consi- derar la posibilidad de que el ingreso incrementado resultante del funciona- miento del multiplicador aumentará los ingresos fiscales. En caso de que --

comencemos con un déficit, los ingresos fiscales aumentados lo reducirán-. En qué medida éste a su vez reduce el efecto multiplicador? Hay alguna posibilidad de aumentar los ingresos fiscales suficientemente para equilibrar el presupuesto sin reducir el efecto multiplicador?. Si esta última pregunta puede contestarse afirmativamente, aumenta bastante la posibilidad de tener un efecto expansionista sobre el ingreso nacional con un presupuesto equilibrado. Como resultado de nuestro análisis anterior podemos decir que es posible tener un impacto expansionista aun cuando empezamos con un presupuesto en equilibrio. Podemos también decir que si empezamos con déficit, el ingreso nacional incrementado que resulta del funcionamiento del multiplicador aumentará los ingresos fiscales suficientemente para anular el déficit inicial y equilibrar el presupuesto?. En otras palabras, puede el multiplicador hacer que los gastos se paguen por sí mismos?. Si es así podemos tener un efecto expansionista con un presupuesto equilibrado aun si empezamos con gastos financiados a través de empréstitos, porque el ingreso incrementado producirá ingresos fiscales suficientes para pagar la deuda contraída inicialmente para financiar los gastos. Aunque siempre se ha reconocido que el funcionamiento del multiplicador se traducirá automáticamente en algún aumento de los ingresos fiscales, se ha negado enfáticamente que el presupuesto pueda equilibrarse en esta forma.

Aquí se consideran tres tipos de impuestos; impuestos provenientes del ingreso en su totalidad, de tal suerte que se grava tanto el consumo como el ahorro; impuestos que gravan sólo el consumo; e impuestos que significan una transferencia de ahorros y que no gravan el consumo en absoluto. Los términos "impuestos sobre los ingresos", "impuestos al consumo" e "impuestos al ahorro" se emplean más adelante con estas respectivas significaciones. La forma real del impuesto no se pretende que quede especificada por los términos descriptivos empleados. Por ejemplo, un impuesto sobre los ingresos puede idearse para que tenga cualesquiera de estos tres efectos, dependiendo de las exenciones, progresividad, etc. Cada tipo de impuesto se estudiará bajo condiciones en las que haya solamente consumo provocado y no haya inversión inducida. También se considerará la situación en la que haya una cantidad positiva o negativa de inversión inducida. Se supone un sistema ce

rrado. Los posibles efectos de los rezagos no se consideran en esta etapa del análisis. Se supone un sistema cerrado. Los posibles efectos de los rezagos no se consideran en esta etapa del análisis. Se supone que el funcionamiento del multiplicador es lo suficientemente rápido y que el período de tiempo es lo suficientemente largo para que todos los efectos del multiplicador se produzcan. El significado de este supuesto se examina en el epígrafe "Realidad y ficción de los supuestos".

UNA TEORIA GENERAL DE PRESUPUESTOS EQUILIBRADOS

Los posibles efectos que pueden esperarse de presupuestos equilibrados de diversa magnitud quedan ilustrados en Anexo No. 3. Se toman en cuenta todos los efectos inducidos en la inversión y el consumo. Aunque la gráfica parece complicada. Realmente presenta algunos factores más bien sencillos y claros y se pide la indulgencia del lector en la interpretación de las diversas líneas que se muestran. La línea de puntos BB muestra un presupuesto equilibrado que representa cantidades idénticas de ingresos y egresos; las cantidades se indican por la distancia horizontal respecto a O. Por ejemplo, en el punto a, los gastos son de \$1.000 millón y los ingresos de \$1.000 millón. En el punto b, los gastos son de \$2.000 millones y los ingresos de \$2.000 millones. En otras palabras la línea BB representa presupuestos equilibrados de diversas magnitudes.

Supongamos que el gobierno gasta \$1.000 millones. No puede suponerse que el efecto inicial que esto tiene sea un aumento de exactamente \$1.000 millones de ingreso porque puede ser que el método de gastos interfiera algo con los gastos privados de una u otra clase y, en consecuencia con el ingreso que podría haber creado el sector privado por sí solo. sin embargo, sea esto cierto o no, no es esencial para el caso. Se supone que de cualquier modo el gasto de \$1.000 millones que hace el gobierno tiene un efecto estimulante inicial de cerca de \$1.000 millones. En realidad, la magnitud del efecto estimulante se indica por la letra g.

Cuanto más dinero se gaste mayor es la probabilidad de que los gastos interfieran inicialmente con algunos gastos privados. Por ejemplo, si el

gobierno hace pagos más y más grandes de ayuda social, es probable que la cantidad total de los pagos por tal ayuda no se refleje en un aumento neto de los gastos porque se supone que los individuos habrían mantenido cierto nivel de gastos de todas maneras, tal vez pidiendo prestado a sus parientes. En otras palabras, los pagos de ayuda del gobierno sustituyen a otras fuentes de ingresos menos directas. Lo anterior no quiere decir que esto suceda en montos considerables, o que pueda o deba ser impedido. Lo que aquí se supone es que mientras mayor sea la cantidad de gastos públicos, mayor será la probabilidad de sustituir a los gastos privados. En su forma extrema, si el gobierno proporciona vivienda gratis, entonces se supone que los gastos privados se reducirán sustancialmente y los gastos del gobierno puede decirse que sustituyen a los gastos privados.

Aquí no estamos considerando estos factores en ningún sentido económico, social o moral. Si se tiene la impresión de que la suposición anterior no es válida, entonces la línea BE seguirá a la línea BB. Debe subrayarse una vez más que el hecho de que la línea BE desciende hacia la derecha, no es importante para el caso presente y se toma tan sólo como un supuesto que probablemente se acerca a la realidad. Si la línea BE sigue a la línea BB o se acerca mucho a ella, esto significaría que los gastos del gobierno no sustituyen a los gastos privados, no importa cuánto gaste el gobierno.

La Línea RT representa el efecto contraccionista de los impuestos. Si la cantidad de los impuestos es pequeña, digamos de \$1.000 millones, es perfectamente concebible que esta cantidad pueda sustraerse de los saldos ociosos o de los ahorros, de manera que no tenga prácticamente efectos perjudiciales sobre la economía. En otras palabras, con una cantidad de ingresos de \$1.000 millones puede ser que el efecto contraccionista sea muy pequeño como se indica por la letra d en el Anexo No. 3. La cantidad marginal de dinero que se sustrae de la economía es OB, pero el efecto marginal contraccionista es solamente una pequeña fracción de eso, representada por la letra d en la gráfica, la cual, como puede verse, muestra solamente un pequeño ascenso hacia el nivel de BB.

Mientras más y más millones se obtengan por impuestos, resulta más difícil

sustraer los millones que de otra manera no se habrían gastado. En consecuencia, si se obtiene gran cantidad de dinero, el efecto contraccionista sobre la última cantidad de dinero se vuelve cada vez más grande. Por último, en el punto f el efecto contraccionista marginal es simplemente tan grande como la cantidad marginal de ingreso. En otras palabras, los últimos \$1.000 millones que se obtienen a través de los impuestos disminuyen el gasto privado en \$1.000 millones. Más allá del punto f tenemos consecuencias muy drásticas, porque el dinero adicional botenido a través de los impuestos tiene un efecto aún más contraccionista que las cantidades marginales adicionales de impuestos obtenidos. Por ser tan altos los impuestos, la gente disminuye sus gastos en una proporción mayor que la cantidad que tienen que pagar al gobierno. Esto no es probable en el caso de los gastos de consumo pero es muy probable después de cierto punto en el caso de los gastos de inversión.

Se permite que la línea de gastos BE baje por debajo del eje de la X, lo que significa que después que se alcance cierto alto nivel de gastos toda cantidad adicional de gastos tendrá realmente un efecto perjudicial. En el punto g se supone, por ejemplo, que los últimos \$1.000 millones de gastos no se traducen en ningún efecto expansionista neto. Los gastos son tan grandes que cualquier gasto por parte del gobierno es simplemente un sustituto de una cantidad igual de gastos de los consumidores privados o los inversionistas. Esto puede ser cierto, por ejemplo, si el gobierno de hecho emprende actividades económicas ordinarias. Si el gobierno construyera viviendas para grupos de ingresos altos en competencia con los constructores privados de tal manera que cualquier edificio hecho por el gobierno sustituyera a un edificio que habrían construido los constructores privados entonces podemos llegar al punto g en la gráfica, donde el gobierno no ejerce un efecto expansionista a través de gastos adicionales. Más allá del punto g el gobierno está desalentado drásticamente los gastos que podrían haberse efectuado por los consumidores privados o los inversionistas. \$1.000 millones de gastos adicionales en este alto nivel de gastos podría desalentar aún más que igual monto de gastos privados.

Las curvas de ingresos y egresos en la gráfica 20 se han calculado al optimo;

es decir, se supone que la distribución de gastos y la naturaleza de la estructura impositiva son tales como para obtener un efecto expansionista - máximo por cada peso de gastos y un efecto contraccionista mínimo por cada peso de ingresos. Sin embargo estos supuestos no son necesarios. Las curvas pueden representarse sobre la base de cualquier estructura dada de gastos impuestos para cada cantidad respectiva de pesos. En ese caso habría una variedad infinita de posibles curvas entre las cuales escoger.

La curva BE puede llamarse la curva del impacto expansionista marginal de los gastos públicos. La línea RT puede llamarse la curva del impacto contraccionista marginal de los ingresos fiscales. En el punto v la curva del impacto expansionista marginal de los gastos públicos corta la curva del impacto contraccionista marginal de los gastos públicos. En el nivel de los gastos e ingresos totales indicado por el punto v el último peso de gastos y de ingresos se cancelan mutuamente y no tiene efecto neto contraccionista o expansionista sobre la economía. Hasta el punto v el impacto expansionista marginal de los gastos es mayor que el impacto contraccionista de los ingresos fiscales. Hasta este punto cada peso adicional de presupuesto equilibrado ha tenido cierto impacto expansionista neto sobre la economía. Los primeros pesos de presupuesto contribuyeron grandemente a los gastos totales de la economía y los primeros pesos de ingresos fiscales provenían del dinero que no se habría gastado de ninguna manera. Pero a medida que la magnitud del presupuesto equilibrado se hizo mayor hasta llegar al punto v, el impacto expansionista marginal de los gastos bajó y el impacto contraccionista marginal de los ingresos aumentó. Así el impacto expansionista neto máximo del presupuesto equilibrado se obtiene en el punto v.

No hay razón para creer que el punto v no existe realmente. Sin embargo, puede existir a un nivel muy bajo de gastos e ingresos y, por lo tanto, con un presupuesto equilibrado muy pequeño. Por ejemplo, si el presupuesto de los Estados Unidos fuera solamente de \$5.000 millones a los actuales niveles de ingresos, es concebible que el efecto expansionista sobre el ingreso nacional de los \$5.000 millones de gastos sobrepasase sustancialmente el efecto contraccionista de los \$5.000 millones de ingresos. Una cantidad tan pequeña como \$3.000 podría obtenerse probablemente de fuentes que no dismi

nuyeran de modo material los gastos privados de consumo e inversión. Sin - encontrásemos, sin embargo, que cualquier aumento del presupuesto empezará a reducir el efecto favorable neto de tal manera que un millón de pesos de ingreso fiscal adicional hubiera tenido un efecto contraccionista mayor - que el que tuvo el millón de pesos de gastos adicionales, entonces podemos decir que para la actual economía el punto y corresponde a un presupuesto equilibrado de \$5.000 millones.

En el punto y el impacto expansionista total del presupuesto equilibrado - se representa por el área comprendida entre las letras A/B. Si el presu- puesto equilibrado sube sobre el nivel indicado por y entonces es, si el - presupuesto total excede de O.V -entonces es tenemos que una cantidad adicional de ingresos tiene un efecto contraccionista mayor que el efecto expansionista de la misma cantidad adicional de gastos. Si el presupuesto sube lo suficientemente por arriba del nivel O.V, entonces la acumulación de los efectos contraccionistas netos compensará la acumulación de los efectos expansionistas netos que surgen con un presupuesto igual a O.V . Por último, en algún punto el presupuesto crecerá lo suficiente como para que el efecto contraccionista total sea exactamente igual al efecto expansionista total. En otras palabras, el presupuesto ha crecido tanto que el impacto expansionista neto representado por el área A/B se compensa por un área de - impacto contraccionista neto a la derecha del punto y. Precisamente donde queda este punto de presupuesto equilibrado completamente "neutral" no se indica en la gráfica pero se supone que está a cierta distancia a la derecha de y. Este puede llamarse el presupuesto equilibrado neutral.

El presupuesto equilibrado neutral lo es solamente desde el punto de vista de estos impactos contraccionistas y expansionistas generales. Puede haber otras consecuencias de los gastos, y los ingresos que aun en un sentido - económico limitado podrían no considerarse neutrales, pero estamos limitando nuestra atención aquí a los efectos generales sobre la economía, concretamente a los efectos generales que tiene cada peso sobre la economía. Estamos considerando sólo en qué medida los gastos e ingresos del gobierno - sustituyen los gastos privados de consumo e inversión. El presupuesto equi

librado neutral es aquél para el cual el efecto contraccionista total es exactamente igual al efecto expansionista total, de tal modo que no hay efecto contraccionista o expansionista neto del presupuesto, si se consideran estos efectos en el sentido limitado que se indicó antes.

Ahora, de esa infinidad de presupuestos equilibrados posibles en la línea OX del anexo No. 3 solamente uno de ellos es un presupuesto equilibrado neutral. Los presupuestos equilibrados de cualquier otra magnitud tendrán, ya sea un efecto contraccionista neto o un efecto expansionista neto. Cualquier presupuesto inferior al neutral tendrá un efecto expansionista neto, y el efecto expansionista neto máximo es el del presupuesto OV. Cualquier presupuesto mayor que OV, pero menor que el neutral, tendrá también un efecto expansionista neto, pero menor que el que tendría el presupuesto de la magnitud OV. El presupuesto equilibrado neutral no tiene impacto.

PRESUPUESTO DE GASTOS O LEY DE APROPIACIONES

El presupuesto de Gastos o Ley de Apropriaciones de acuerdo a la Ley No.1675 se divide en Presupuesto de Gastos de funcionamiento y Presupuesto de Gastos de Inversión los cuales a su vez se presentaran amparando a las Ramas - Legislativa-Ejecutiva y Jurisdiccional, la Procuraduría General de la Nación, la Procuraduría General de la República. La Rama Ejecutiva tendrá una Sección correspondiente a la Presidencia de la República y tantas secciones como sean los Ministerios y Departamentos Administrativos, además habrá una sección especial para la policía Nacional y otra para la Deuda Pública.

Estos gastos dentro de cada Ministerio se clasificarán por capítulos, programas y Artículos.

El proceso del Presupuesto en cuanto a su elaboración, aprobación y ejecución quedan demostrados en los anexos Nos. 4.

El Presupuesto Nacional de RENTAS e Ingresos y Liquidación de las apropiaciones del año de 1.969, se rige por la Ley de Presupuesto número 35 de 1.968 (Noviembre 15), y el Decreto de liquidación del Presupuesto número -

3031 de 1.969 (diciembre 14).

1.- El peso Presupuestal 1.969 con Ingresos Corrientes del 84.3% e Ingresos de Capital del 15.7%, tiene su origen y destino así;

a)- Origen:

Rentas, complementarios y especiales	36.7%
Aduanas y Recargos	15.8%
Ventas	7.9%
Gasolina y A.C.P.M.	7.4%
Papel sellado y timbre	4.3%
Cuenta especial de cambios	3.3%
Cif a las Importaciones	2.0%
Otros Ingresos Corrientes	6.7%
Crédito Externo	12.6%
Crédito Interno	3.1%
	<u>100.0%</u>

b)- Destino:

Admon Superior	13.1%
Educación y Cultura	12.3%
Salud y Previsión	10.7%
Transp. y Comunicaciones	11.3%
Servicio de la Deuda	12.7%
Policía y Justicia	12.2%
Defensa	9.8%
Agric. y Ganadería	7.2%
Otros	10.9%
	<u>100.0%</u>

2.- El equilibrio Presupuestal de 1.969 que corresponde a 11.361.9 millones de pesos se representa así: Anexos 5 y 6.

a)- Ingresos:

Directos	38.7%
Indirectos	41.9%
Tasas y Multas	2.6%
Contractuales	1.4%
Recursos del Crédito	15.4%
	<u>100.0%</u>

b)- Gastos:

Servicios personales	27.4%
Compra Bienes Consumo	5.9%
Transferencias	20.3%
Deuda	12.7%
De Capital	33.7%
	<u>100.0%</u>

3.- Las funciones Esenciales, son las siguientes:

Servicios generales	34.9%
Servicios Económicos	24.7%
Servicios Culturales y Sociales	24.2%
Servicio de la Deuda	12.7%
Servicios Comunales	3.2%
Otros no Clasificados	0.3%
	<u>100.0%</u>

4.- La Distribución Funcional del Presupuesto de Gasto 1.969 se realiza - así:

Entidades:

Congreso	\$ 60.159.315
Contaduría	79.365.160,
Presidencia	7.621.625
Planeación	27.511.810
Estadística	42.402.090

Servicio Civil	5.956.567
Seguridad Nacional	82.719.274
Aeronáutica Civil	10.120.000
Servicios Generales	23.732.227
Ministerio de Gobierno	207.939.351
Ministerio de Relaciones Exteriores	101.990.966
Ministerio de Justicia	224.706.656
Ministerio de Hacienda y Crédito Público	2.564.006.625
Ministerio de Defensa	1.412.763.423
Fuerzas de Policía	863.072.384
Ministerio de Agricultura	710.352.701
Ministerio de Trabajo	247.456.570
Ministerio de Salud Pública	637.553.706
Ministerio de Fomento	465.144.001
Ministerio de Minas y Petroleros	30.817.453
Ministerio de Educación Nacional	1.436.597.529
Ministerio de Comunicaciones	75.423.593
Ministerio de Obras Públicas	1.701.690.678
Rama Jurisdiccional	289.584.576
Ministerio Público	<u>52.054.701</u>
	<u>11.361.967.480</u>
	=====

R E S U M E N :

Servicios Generales	3.962.176.913
Servicios Económicos	2.794.133.316
Servicios Culturales y Sociales	2.749.067.694
Servicios Comerciales	376.412.918
No clasificables	<u>1.480.176.437</u>
	<u>11.361.967.480</u>
	=====

CLASIFICACION DE LOS GASTOS

Las normas sobre la programación del Presupuesto, establecen que dentro de los cuatro primeros meses de cada año, los Ministerios, Departamentos Admi

nistrativos y establecimientos públicos deben elaborar y presentar sus solicitudes de las partidas para incluir en el proyecto de Presupuesto que el Gobierno debe presentar al Congreso.

Los anteproyectos deben presentarse a la Dirección Nacional del presupuesto -Ministerio de Hacienda y Crédito Público, siguiendo las normas que este organismo fija para su estructuración, una de ellas determina que los gastos se clasifican en :

- I - Servicios Personales
- II - Gastos Generales
- III - Transferencias
- IV - Deuda Pública.

Las cuentas principales se subdividen en varias cuentas auxiliares o conceptos que indican la capacidad de cada apropiación para presupuestar, ejecutar y controlar los gastos.

Este documento de trabajo, contiene la clasificación y definición de los Gastos consolidados y que corresponden a los mismos conceptos parciales dentro de cada programa. Sub-programas y proyectos dentro de cada Ministerio - Departamento Administrativo o establecimiento Público.

Para los efectos del proyecto de la ejecución y el control del Presupuesto las apropiaciones liquidadas para el período fiscal se clasifican en la siguiente forma:

I - SERVICIOS PERSONALES

- 1 - Dietas
- 2 - Sueldos del Personal de nóminas
- 3 - Gastos de Representación
- 4 - Sueldos del personal supernumerario
- 5 - Remuneración por servicios técnicos

- 6 - Honorarios
- 7 - Jornales
- 8 - Prima de Navidad
- 9 - Prima de alimentación
- 10 - Otras primas
- 11 - Subsidio Familiar
- 12 - Indemnización por vacaciones
- 13 - Subsidio de transporte

II - GASTOS GENERALES

- 1 - Mantenimiento y seguros
- 2 - Compra de Equipo
- 3 - Viáticos y gastos de viaje
- 4 - Servicios públicos
- 5 - Servicios de Comunicaciones
- 6 - Materiales y suministros
- 7 - Impresos y publicaciones
- 8 - Arrendamientos
- 9 - Gastos de mantenimiento y servicios
- 10 - Gastos varios e imprevistos

III - TRANSFERENCIAS

- 1 - Pagos de provisión social
 - a) Pensiones
 - b) Cajas de Previsión y seguros sociales
- 2 - Pagos a otras entidades del sector público-
 - a) Nación, Departamento, Distritos, Municipios y territorios na
cionales.
 - b) Empresas y establecimientos públicos descentralizados.
- 3 - Pagos a Particulares.
- 4 - Pagos a Organismos Internacionales.

CALENDARIO DEL PRESUPUESTO NACIONAL

De acuerdo a los anexos No.s 7. Se determina claramente cuales son las etapas de preparación del presupuesto determinado en ellos las fechas, la entidad responsable, programación, preparación, discusión, aprobación ejecución y contabilización.

PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Al analizar el Presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, a partir del año de 1.950 en relación con el presupuesto total de la nación de cada uno de éstos años, podemos ver claramente cual ha sido su aumento tanto en el Presupuesto de la Nación como en el del Ministerio.

<u>AÑO</u>	<u>TOTAL PPTO.</u>	<u>PPTO. MINISTERIO</u>	<u>%</u>
1.950	519'561	82'198	15.82
1.951	690'527	110'920	16.06
1.952	732'703	151'634	20.70
1.953	930'710	221'909	23.84
1.954	1.109'804	250'931	22.61
1.955	2.259'713	242'799	10.74
1.956	1.356'787	265'466	19.57
1.957	1.322'422	256'408	19.39
1.958	1.680'722	285'571	16.99
1.959	1.843'735	303'299	16.45
1.960	2.306'119	365'150	15.84
1.961	3.495'177	410'644	11.75%
1.962	3.386'011	483.510	13.39
1.963	4.175'828	605'945	14.51
1.964	4.713'206	704'685	14.95
1.965	4.804'891	778'907	13.42
1.966	7.719'627	933'902	12.10
1.967	8.132'130	1.033'554	12.71
1.968	8.096'992	1.148'240	14.18

Ahora podemos tomar como ejemplo el presupuesto asignado para la actual vigencia de 1.969 y determinar como se encuentra distribuido y cual es el porcentaje de gastos de sostenimiento de Personal. Anexo No. 8.

VALOR TOTAL DEL PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL PARA LA VIGENCIA DE 1.969.-

DETALLE	VR. TOTAL PPTO.	DISTRIBU. CION	INDICE PROPORCION
Valor presupuesto aprobado	1.381'865.423		
Gabinete Sr. Ministro		319'023.667	23 %
Comando General		12'694.008	1 %
Ejército Nacional		680'824.573	49 %
Armada Nacional		189'565.846	14 %
Fuerza Aérea		179'757.329	13 %
	1.381'865.423-1.381'865.423		100%

En base a la distribución anterior y tomando en cuenta las partidas asignadas para gastos personales que corresponden a los Artículos de sueldos, alimentación, servicios técnicos, jornales, prima de navidad, prestaciones sociales, drogas, servicios médicos y vestuario, podemos determinar qué porcentaje se destina del presupuesto asignado al Ministerio de Defensa para mantenimiento del personal al servicio del Ministerio; Anexo No. 9.

SERVICIOS PERSONALES

Sueldos , primas etc.	759'002.035
Prestaciones sociales	262'323.196
Vestuario	
Valor 75% \$77.311.817	57'983.862.75
Valor gastos Sanidad	54'936.335.
TOTAL ...	<u><u>1.125'245.509.75</u></u>

La partida anterior corresponde a un 81.42% a gastos de personal y solo se destina un 18.58% a atender el resto de artículos presupuestales del Ministerio.

En resumen podemos clarificar los gastos por dependencias así:

ANALISIS DE GASTOS DE FUNCIONAMIENTO DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.-

Total del Presupuesto de
funcionamiento asignado
Para la vigencia de 1.969 1.381'865.423.00

	<u>Aprop. Pptal.</u>	<u>Indice Proporcional</u>
Servicios Personales	759'002.055.00	54.92%
Gastos Generales ...	321'237.168.00	23.25%
Gtos. Previsión Social	<u>301'626.200.00</u>	21.83%
<u>PROGRAMA No. 185-GABI-</u> <u>NETE DEL MINISTERIO .-</u>	319'023.667.00	23.09%
Servicios Personales	7'824.633.00	
Gastos Generales ...	9'572.834.00	
Gtos. Previsión Social	<u>301'626.200.00</u>	
<u>COMANDO GENERAL</u>	12'694.008.00	0.92%
Programa # 186 Opera ción Administrativa	11'861.841.00	
Programa # 187 Admi- nistración de Instal.	218.362.00	
Programa # 188 Publi caciones Imprenta Es tado Mayor	522.805.00	
Programa # 189 Educa ción Físic.y Dptes.	<u>91.000.00</u>	

<u>COMANDO EJERCITO NACIONAL</u>	680'824.573.00	49.27%
Prog. 190 Operac. Adminis- trativa Ejército	628'934.041.00	
191 Admin.Instalaci.	12'457.934.00	
192 Equi. y Material de Guerra.....	14'701.372.00	
193 Sanidad y Ejérc.	24'305.276.00	
194 Educ.Fís.y Dptes.	405.950.00	
	=====	
<u>COMANDO ARMADA NACIONAL</u>	189'565.846.00	13.72%
Prog. 195 Oper.Administr.	160'276.477.00	
196 Admin.Instala- ciones Navales	3'834.734.00	
197 Equipo y Mate- rial d.Guerra -	18'838.523.00	
198 Sanidad Naval -	6'458.394.00	
199 Educ.Física y - Deportes.....	157.718.00	
	=====	
<u>FUERZA AEREA COLOMBIANA</u>	179'757.329.00	13.00%
Prog. 200 Oper.Administ.	141'421.409.00	
201 Adminis. de - Instalaciones.	7'411.520.00	
202 Equi. y Mate- rial de Guerra	23'526.234.00	
203 Sanidad	7'178.145.00	
204 Educ.Fís.yDptes.	221.020.00	
	=====	

I N V E R S I O N E S

PRESUPUESTO NACIONAL	\$ 3.835'040.445.00
PRESUPUESTO DE MINDEFENSA	47'900.000.00
EJERCITO	\$ 21'000.000.00
ARMADA	14'400.000.00
FUERZA AEREA	12'500.000.00

Comparado el Presupuesto de Inversiones del Ministerio de Defensa con el de la Nación, se observa que aquél corresponde a 1.25% de éste.

De la comparación de las asignaciones de inversiones para las Fuerzas con lo apropiado al Ministerio, obtenemos los siguientes porcentajes:

EJERCITO	43.84%
ARMADA	30.06%
FUERZA AEREA	26.10%
	<u>100. %</u>

III - LEGISLACION PERTINENTE

1.- Disposiciones Legales que Autorizan las Rentas Nacionales Vigentes:--

Disposiciones que autorizan las rentas:	Nombre de la Renta :
LEYES : 63 y 28 de 1.967, 21 de 1.963, 81 de 1.960, 71 de 1.935, 81 de 1.931.	
DECRETOS: 949, 460, 320 de 1.969, 3251, 3076 y 154 de 1.968, 1901, 1541 1530, 1366 de 1.967, 2933, 1731 de 1.966, 1903, 979, 493, 427, de 1.962, 3258, 1651 y 437 de 1961.	Impuesto a la Renta y Complementarios.
LEY : 81 de 1.960.	
DECRETO: 437 de 1.961	Impuesto del 6% para Vivienda.
LEY : 81 de 1.960.	
DECRETO : 1592 de 1.966	Impuesto de Ausentismo.

LEYES : 63 de 1.967 y 26 de 1.959.....

DECRETOS: 2244 y 154 de 1.968, 1366,.....
de 1.967, 1419 y 460 de -
1.960, 112 y 2385 de 1.955.....

Impuesto Ganadero.

LEY : 81 de 1.960.

DECRETOS: 1366 de 1.967, 3146, 2814 de -
1.965, 926, de 1.962, 1392, 437
de 1.961

Impuesto especial d el 3% para
fomento eléctrico e I.C.S.S.

LEYES : 56 de 1.968, 34 de 1.945, 128 -
de 1.941.

DECRETOS: 2829 de 1.954, 271 de 1.942 y -
2275 de 1.941

Recargo del 10% sobre el Im-
puesto Predial.

LEYES : 63 de 1.967, 21 de 1.963, 81 de 1
1.960, 35 de 1.944, 66 de 1.939
y 63 de 1.936.

DECRETOS: 1366 de 1.967, 2628 de 1.965, -
3192 de 1.963, 1887 de 1.963, -
437 de 1.961, 901 de 1.947 1754
de 1.942

Mesa Global Hereditaria, Asig-
naciones y Donaciones.

LEY : 41 de 1.937, 76 de 1.927.

Consejo
de

Estado : Contrato entre el Gobierno Na-
cional y la Federación de Cafe-
teros.....

Impuesto sobre Exportación de
Café.

LEYES : 25 de 1.968, 56 de 1.962, 90 de
1.948.

DECRETOS: 255, 129 de 1.969, 3216, 3168,-
2416, 340 de 1.968, 1938, 1339 -
444, 138 de 1.967, 3050, 2620,-

- 2427, 2161, 2031, 1962, 1616, 1341,
364. 229, 180, 160 de 1.955, 4-
2957, 2661, 2322, 2135, 1766, 1765
1612, 1611, 145, de 1.955, 3188
1528, 170, de 1.964, 3556, 1936, 100 de
1.958, 243, 207 de 1.957, 3104, 1049
de 1.956, 3078, 1528, 1099, 654
de 1.954 y 1986 de 1.950 Impuesto sobre Aduanas y Recar
gos.
- LEYES : 21 de 1.931, 83 de 1.930, 59 de
1.914 y 110 de 1.912.
- DECRETOS: 988 de 1.935 y 92 de 1.932 Impuesto sobre Tonelaje.
- DECRETO-LEY : 149 de 1.957.
- DECRETOS: 1099 de 1.954, 1626 de 1.951, 92
de 1.932..... Impuesto a la Importación de -
Cigarrillos.
- LEYES : 56 de 1.958 y 100 de 1.958.
- DECRETOS: 1610 de 1.966, 321 de 1.960, 313
de 1.959 y 1345 de 1.959 Impuesto sobre Fomento de Mate
rias Primas.
- LEY : 6a. de 1.967.
- DECRETOS: 745, 569, 444 de 1.967, 2322 de
1.965 Utilidad en la Cuenta Especial
de Cambios.
- LEY : 6a. de 1.967.
- DECRETOS: 688 y 444 de 1.967 Impuesto C.I.F. a las Importa-
ciones.
- LEY : 21 de 1.963.
- DECRETO: 3289 de 1.963 Impuesto del 10% a la Gasolina

LEYES : 21 de 1.963 t 33 de 1.966.

DECRETOS: 0571 y 214 de 1.969, 2049 de -
1.968, 232 de 1.967, 2963, 2807
1881, 1395, 850, 689, 584, 41-
de 1.966, 377 de 1.965, 3288 -
de 1.963.....

Impuesto a las Ventas.

LEY : 64 de 1.967.

DECRETOS: 2862, 807, 770 de 1.968, 2393,
2394 y 179 de 1.967, 3083 de -
1.966

Impuesto ad-valorem a la Gasoli
na y al A.C.P.M.

DECRETO : 306 de 1.960.

RESOLUCION: 1132 de 1.960

Impuesto a la Clasificación de
Películas Cinematográficas.

LEYES ; 48 de 1.968, 24 y 3 de 1.963,-
58 de 1.960, 78 de 1.935, 183
de 1.960, 55 de 1.921 y 110 de
1.912.

DECRETOS: 1459, 746 de 1.967, 2160, 1593,
1592, 294, 270 de 1.966, 2627,
942, 273, 002 y 004 de 1.961, -
2908 de 1.960, 1815 de 1.958, -
2944 de 1.956, 1372 de 1.955, y
894 de 1.915

Impuesto sobre Papel Sellado y
Timbre Nacional.

LEYES : 154 de 1.959 y 110 de 1.912.

DECRETOS: 319 de 1.957, 3563 de 1.954, -
2599 de 1.951, 2333 de 1.950 -
3574 de 1.949, 663 de 1.935, y
2217y de 1.934

Muelles Fluviales.

LEYES : 57 de 1.931, 81 de 1.930, 76 de
1.927 y 45 de 1.923.

DECRETOS: 975 de 1.950 y 1446 de 1.942 ..

Contribución de los Bancos y -

LEY	: 58 de 1.931.	Entidades sujetas al control - de la Superbancaria.
DECRETO	: 2181 de 1.964	Contribución de las Sociedades para el sostenimiento de la <u>Su</u> perintendencia del Remo.
LEY	: 151 de 1.959	
DECRETOS	: 1714 de 1.960, 1451 de 1.956 y - 173 de 1.956.....	Contribución de las entidades fiscalizadas por la Contralo- ría General de la República.
LEYES	: 113 de 1.937 y 25 de 1.921.	
DECRETOS	: 3175 de 1.968.....	Tasa de Valorización por deso- caciones e Irrigaciones.
LEYES	: 113 de 1.937 y 25 de 1.921.	
DECRETOS	: 2408 de 1.968, 1804, 1604 de - 1.966	Tasa de Valorización por obras Nacionales.
LEY	: lo. de 1.945	Tasa de Defensa Nacional (cua- ta de compensación Militar).
LEYES	: 60 de 1.967 y 13 de 1.937.	
DECRETOS	: 912, 292 y 262 de 1.968, 961 y - 223 de 1.932	Tasa sobre minas.
LEYES	: 74 de 1.964 y 120 de 1.959.	
DECRETOS	: 2662 de 1.968, 209 de 1.966, - - 767 de 1.957, 2272 de 1.955, y - 3145 de 1.954.....	Tasa de peaje en las carreteras nacionales.
LEY	: 15 de 1.968.	
DECRETOS	: 2046 de 1.968, 1677 de 1.967, - 1717 de 1.960, 697 de 1.953.....	Productos del Departamento Ad- ministrativo de Seguridad D.A.S
LEYES	: 94 de 1.931, 31 de 1,925 y 110 - de 1.912.	

- DECRETOS : 2977 de 1.960, 2494 y 209 de 1.957,
947 de 1.951, 1707 de 1.931..... Tasa sobre patentes y regis-
tros de marcas y productos -
de la Gaceta de propiedad in
dustrial.
- DECRETO : 2281 Bis de 1.954 Tasas y multas no especificada
das.
- LEYES : 60 de 1.957, 92 de 1.959, 13 de -
1.937.
- DECRETOS : 912, 292 y 262 de 1.968..... Participación nacional en la
explotación de minas.
- LEYES : 10a. de 1.961, 28 de 1.955.
- DECRETOS : 2006, 444 y 688 de 1.967, y 1348 -
de 1.961 Regalías Petroleras.
- LEYES : 62 de 1.960, 33 de 1.958, 165 de -
1.948.
- DECRETOS : 3287 de 1.963, 3211 de 1.959 y 2039
de 1.956 Producto de la Empresa Colom
biana de Petróleos.
- LEYES : 1a. de 1.961, 18 de 1.952 y 28 de -
1.945 .
- DECRETOS : 755 de 1.966 y 1348 de 1.961 Cánones Superficiaria
les de pe-
tróleos.
- LEY : 59 de 1.938.
- DECRETO : 1056 de 1.953..... Participación nacional en el -
transporte de oleoductos.
- LEYES : 106 de 1.946 y 110 de 1.912 .
- DECRETO : 1530 de 1.954 Producto de bienes nacionales
les.

- LEY : 62 de 1.960
- DECRETOS : 2850 y 1598 de 1.960, 1847 de 1.956 Producto del Instituto Nacional de Cancerología.
- LEY : 62 de 1.960.
- DECRETOS : 2850 de 1.960 y 1847 de 1.955 Producto de los servicios - del Laboratorio Nacional de Higiene "Sanper Martínez".
- LEY : 62 de 1.960
- DECRETOS : 2850 de 1.960 y 2937 de 1.956 Remanente de productos por servicios de ferris.
- LEY : 62 de 1.960
- DECRETOS : 2850 de 1.960 y 1032 de 1.943..... Utilidades del Fondo Rotatorio de Estupefacientes.
- DECRETOS : 1930 de 1.964 y 3267 de 1.963 Participación en el Control de Radiocomunicaciones.
- DECRETO : 153 de 1.967 Fondo de Fomento de la Docencia (concursos paralelos diurnos y nocturnos).
- LEYES : 32 de 1.948 y 11 de 1.920
- DECRETOS : 2228 de 1.962, y 164 de 1.961, 1426 y 350 de 1.960, 456 y 210 de 1.969, 1174 y 992 de 1.950 y 750 de 1.947. Derechos ganados por registro Control y Licencias de especialidades químicas y alimentos.
- DECRETO: Ley: 207 de 1.958
- DECRETOS : 604, 603 de 1.961, y 3092 de 1.959 Producto del Instituto Electrónico de Idiomas.
- LEY : 26 de 1.965.
- RESOLUCION: 58 de 1.958 J.M..... Utilidad en la Acuñación de - Moneda Freccionaria.

2.- Disposiciones Legales del Presupuesto

Ley básica. Decreto Ley 1675 de 1.964.

Constitución Nacional, Artículos Nos. 202 al 213. Se citan estas normas que contempla la constitución por modificar o complementar los del Decreto Ley No. 1675 de 1.964.

C O N C L U S I O N E S

Respecto de los impuestos y teniendo en cuenta las recomendaciones de las misiones se puede concluir lo siguiente:

1.- AUMENTO DE LA BASE TRIBUTARIA :

La necesidad del aumento de la "BASE TRIBUTARIA" obedece a que los dis-
tintos gremios consideran que solamente los cafeteros, los industriales
y el empleado público son los que pagan los impuestos y existen muchos -
sectores que no tributan, como ejemplo los ganaderos, requiriéndose que
los sectores que no están contribuyendo lo hagan, que sean sujetos del -
Estado.

2.- IMPOBICION DE IMPUESTOS :

El pueblo hace la observación de por qué imponer más impuestos si existe
un programa de recoger impuestos, lo mejor sería mejorar la administre-
ción y recaudo de los impuestos actualmente existentes, como medidas es-
tán dadas las siguientes:

- a.- Control de la evasión fiscal.
- b.- Censo de contribuyentes.
- c.- Visitas oficiosas de los visitadores e inspectores de impuestos con
el fin de verificar la exactitud en las declaraciones de impuestos y
pagos de los mismos.
- d.- Simplificación en cuanto a los sistemas de declaración de Renta y pa-
gos de los impuestos, evitando terminología técnica con el fin de que
los contribuyentes puedan entender y cumplir más fácilmente las dis-
tintas normas de órden fiscal.
- e.- Que haya unidad de criterio en la opinión pública que las medidas de
órden impositivo se expiden en una forma más clara y evitar los cam-
bios frecuentes en la legislación (Resoluciones reglamentarias-pagos
presentaciones. etc.)

3.- INFORME MUSGRAVE

En este informe y de acuerdo a su estudio se presentaron las recomendaciones concretas al actual régimen tributario tanto en el orden nacional, como en el departamental y municipal y entre los cuales podemos enunciar:

a.- Mejoras administrativas.

b.- Metas de Recaudo Fiscal.

c.- Tributación de las personas jurídicas.

1- Coordinación de tarifas.

2- Reformas de la depreciación y deducción por pérdidas.

3- Limitación de las deducciones.

4- Limitación de la evasión tributaria.

5- Organizaciones sin ánimo de lucro.

6- Incentivos.

d.- Impuesto sobre la Renta de las personas Naturales.

1- Rent a exenta.

2- Ganancias de capital

3- Exenciones personales.

4- Normas de disminución gradual.

5- Disminución de la evasión tributaria

6- Administración de impuestos.

e.- Impuesto de Patrimonio.

1- Contribuyentes del impuesto de patrimonio.

2- Definición de Patrimonio Gravable.

3- Deducciones.

4- Avalúos

5- Exenciones y tarifas.

f.- Impuestos indirectos.

1- Coordinación con aranceles aduaneros.

2- Gravamen

3- Tarifa del impuesto básico a las ventas.

4- El impuesto de ventas a largo plazo.

5- Gravamen de los vehículos automotores.

- 6- Impuesto de timbre.
- 7- Impuestos a los viajes al exterior.

- g.- Impuesto predial.
 - 1- Avelúo Catastral.
 - 2- Exenciones.
 - 3- Tarifas complementarias.
- h.- Relaciones Fiscales Intergubernamentales.
 - 1- Educación Primaria.
 - 2- Educación Secundaria.
 - 3- Servicio de Salud
 - 4- Carreteras.
 - 5- Cambios en el poder de tributación.
- i.- Modalidades de la ganancia en el recaudo.
 - 1- Situación fiscal según los niveles del Gobierno.

En relación al Presupuesto se hacen las siguientes conclusiones:

1.- Clasificación Presupuestaria .--

Se hace el comentario de lo inadecuado de la clasificación presupuestaria:

FUNCIONAMIENTO

Inversión --.

En los gastos de funcionamiento, se incluyen como tales gastos en educación en todos los niveles, en atención médica y hospitalaria, además de funciones que la constitución ha señalado como esenciales del Estado, como la justicia el orden interno y externo y las relaciones internacionales, con la clasificación en mención no obtenemos una misión objetiva de la forma como el Gobierno está atendiendo a la prestación de bienes y servicios esenciales de la comunidad.

Hecha esa salvedad a través del cuadro estadístico ya visto, es conveniente

observar el monto reducido para inversiones esenciales para lograr el desarrollo económico como son las construcciones, las obras públicas, los gastos en fomento económico (Promoción de exportaciones- campañas agrícolas y ganaderas, fomento de la minería - Gastos en generación eléctrica, servicios públicos en acueducto y alcantarillado) y en servicios comunales (vivienda, erradicación de tugurios, obras de urbanización etc.).

2.- Distribución y recursos.

A este respecto uno de los mayores obstáculos está dado por la falta de planificación en el sector público con el fin de canalizar los recursos con objetivos y fijación de metas a mediano y largo plazo.

La falta de planificación conlleva la improvisación en determinados programas gubernamentales, ejemplo de esta observación se presenta en la construcción de hospitales en zonas regionales donde su capacidad instalada no es utilizada ni en un 50%. No existen documentos de base y se desatienden áreas de mayor importancia, ejemplo se dió gran auge a la industria farmacéutica, desatendiendo la agricultura, la cual se estancó.

Otro curso ilustrativo se presenta en el campo educativo con la construcción de aulas escolares en zonas con baja densidad de población escolar y en la mayoría de los casos sin maestros.

Construcción de sistemas de alcantarillados en poblaciones sin servicio de acueducto y poblaciones con servicio de acueducto y sin alcantarillado, ésta falta de complementariedad en las obras ha traído como consecuencia la aparición de epidemias, constituyendo zonas de contaminación para la población.

Otro aspecto relacionado con la planificación es la ausencia de criterios técnicos de evaluación del gasto público que determine grados de prioridad en la realización de las obras públicas.

3.- GASTOS DE FUNCIONAMIENTO

En cuanto al impacto de gastos de funcionamiento, las frecuentes reformas administrativas han traído como consecuencia el aumento considerable en el número de personal vinculado a la Administración Pública y en consecuencia los gastos por remuneración al trabajo y régimen de prestaciones sociales, ha venido en aumento los últimos años.

En cuanto a funciones se puede observar que en los distintos organismos existe una marcada duplicación de funciones lo cual implica un costo exigivo de determinados servicios tales como servicios de crédito, esta función es prestada actualmente por el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria. La Caja de Crédito Agrario, el Banco Ganadero, Inagrario (50% - Caja Agraria y 50% Idema). En materia de fomento industrial tenemos el - Instituto de fomento industrial, Fondo de Inversiones Privadas FIP. Banco de la República y Departamento Administrativo de Planeación FONADE - (Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo).

4.- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

La actual estructura del Ministerio de Defensa no refleja las misiones - que realiza la entidad de acuerdo con su estructura administrativa (Dirección del Gabinete-funciones administrativas) no están definidas en el presupuesto, no se conoce a nivel de cada programa la integración necesaria en cuanto a personal, equipo, recursos y realizaciones.

a.- Equipos

Es necesario un plan para reemplazar determinado equipo debidamente clasificado, lo mismo que los gastos para la conservación y mantenimiento que se requieren.

Existen gastos que se hacen sin planeación.

b.- Inversiones.-

Aunque existen planes para construcciones, es necesario verificar -- que las partidas que se asignan sean destinadas a cumplir los gastos que ellos demandan y si cumplen una planeación previamente aprobada.

B I B L I O G R A F I A

- 1 - FINANZAS PUBLICAS - ADEL CRUZ SANTOS - 1.968.
- 2 - INFORMES AL CONGRESO NACIONAL - AÑOS 66 - 67 - 68
- 3 - BOLETIN DE LA DIRECCION NACIONAL DEL PRESUPUESTO - AÑO 1.968 -
- 4 - DECRETO LEY No. 1875/64 SOBRE NORMAS ORGANICAS DEL PRESUPUESTO NACIONAL.
- 5 - PRESUPUESTO NACIONAL DE RENTA E INGRESOS - AÑOS 60 Y 68.
- 6 - INFORME FINANCIERO DE LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA-1.964.
- 7 - COPILACION DE NORMAS DE HACIENDA PUBLICA - JUAN RAFAEL BRAVO-1.962
- 8 - REGLAMENTOS GENERALES DE ADUANA.
- 9 - COPILACION DISPOSICIONES DE ADUANA -MAYOR (R) ARTURO J. RAMIREZ - 1.968.
- 10 - PRESUPUESTO DE COLOMBIA - 1.969.
- 11 - BASES PARA UNA REFORMA TRIBUTARIA EN COLOMBIA (INFORME MUGGRAVE) - 1.969.
- 12 - REVISTAS BANCO DE LA REPUBLICA.
- 13 - INFORMA ANUAL DE LA C.E.P.A.L - 1.967 .



QUE ES EL PRESUPUESTO
SEGUN DECRETO 1675/64

1- PRESUPUESTO DE RENTAS E INGRESOS.

2- PRESUPUESTO DE GASTOS
O LEY DE APROPIACIONES.

3- DISPOSICIONES GENERALES.

**PRESUPUESTO DE
RENTAS E INGRESOS**

**1- INGRESOS
CORRIENTES**

TRIBUTARIOS

IMPUESTOS DIRECTOS.

IMPUESTOS INDIRECTOS.

NOTRIBUTARIOS

TASAS - MULTAS.

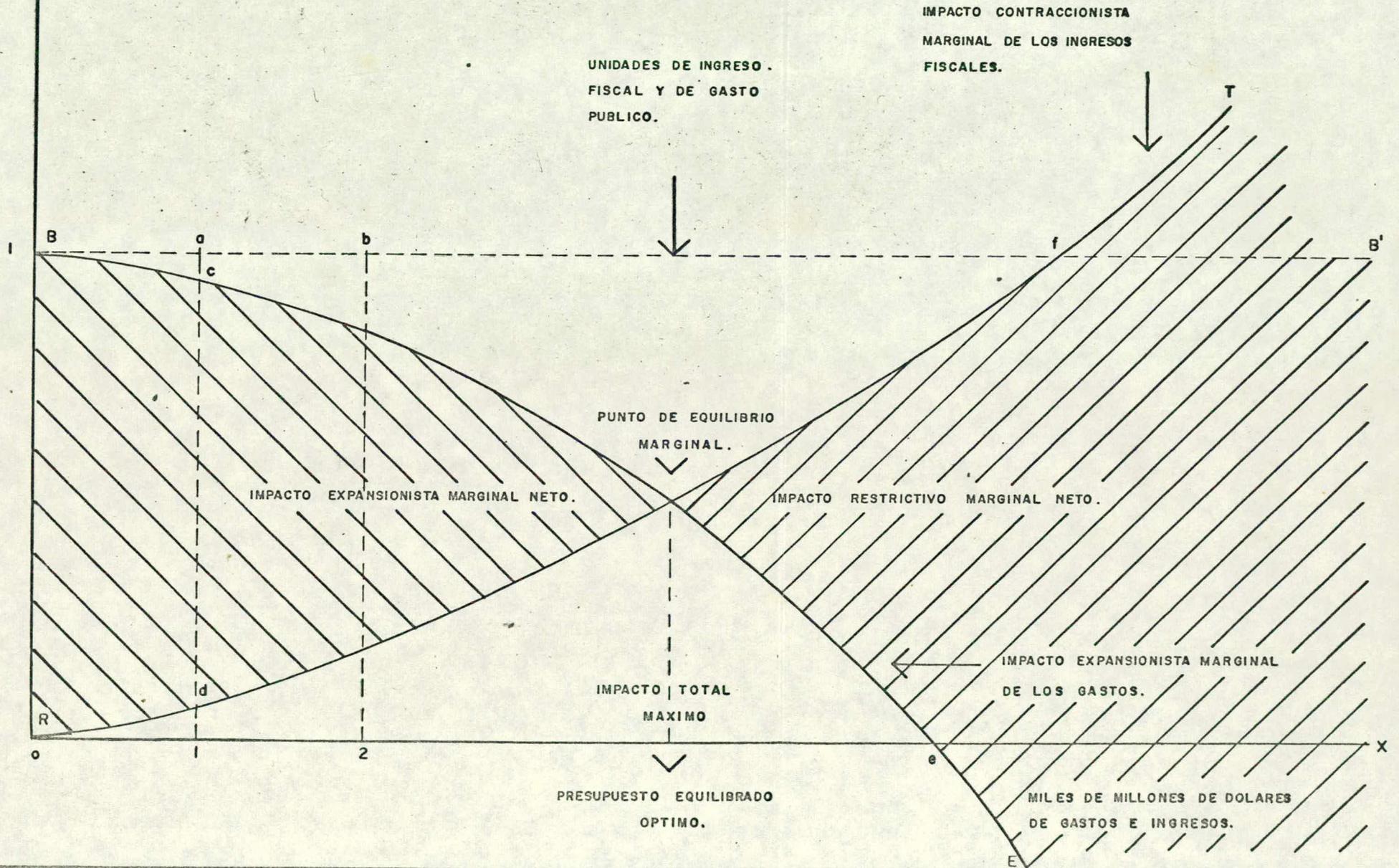
RENTAS CONTRACTUALES.

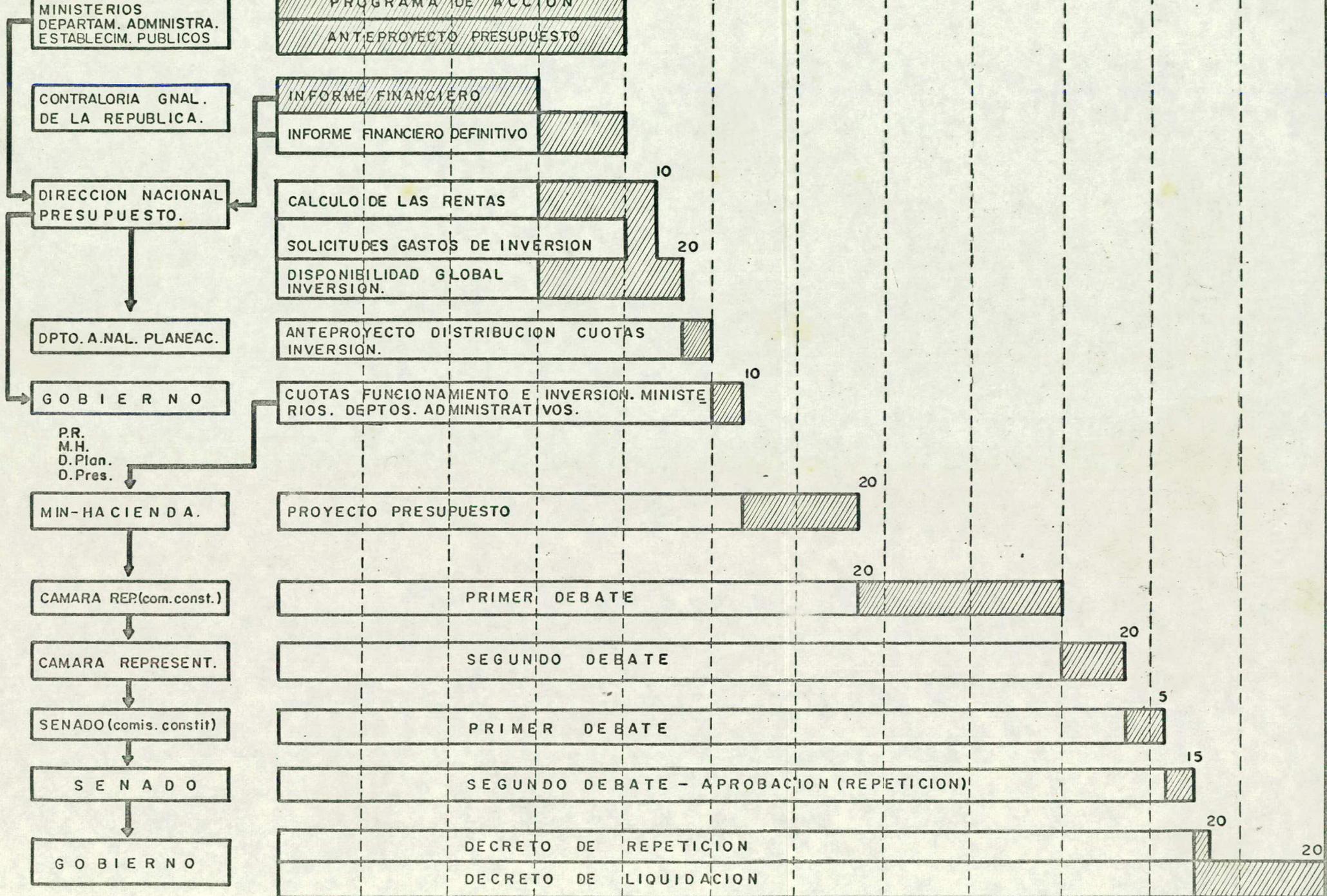
**2- RECURSOS DE
CAPITAL**

1- COMPUTO RECURSOS DEL BALANCE DEL -
TESORO.

2- CALCULO DE RECURSOS DEL CREDITO -
INTERNO Y EXTERNO.

MILES DE MILLONES DE
DOLARES DE IMPACTO.





1 ORIGEN



RENTA COMPLEMENTARIOS Y ESPECIALES

ADUANAS Y RECARGOS

VENTAS

GASOLINA Y ACPM.

PAPEL SELLADO Y TIMBRE

CREDITO INTERNO 3.1

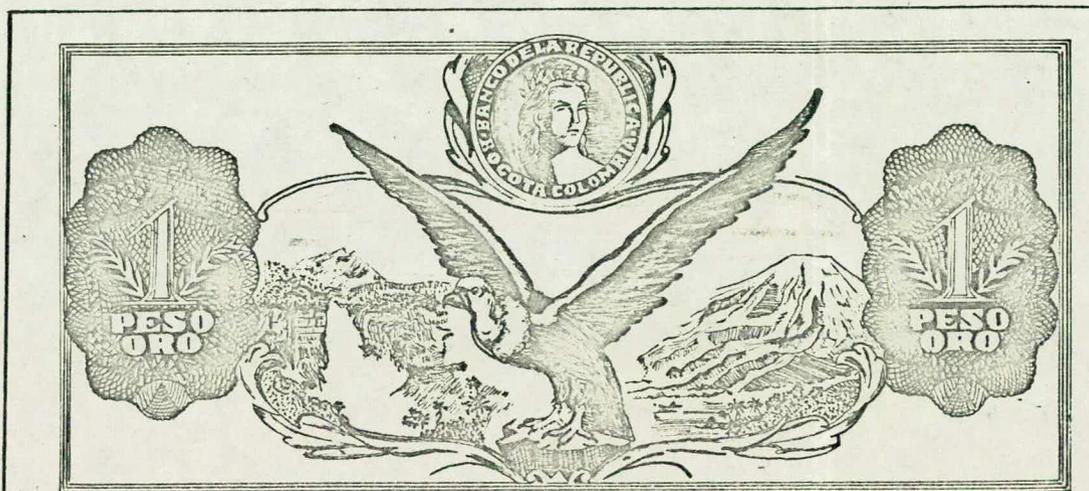
CREDITO EXTERNO

OTROS INGRESOS CORRIENTES

CIF. A LAS IMPORTACIONES (2.0)

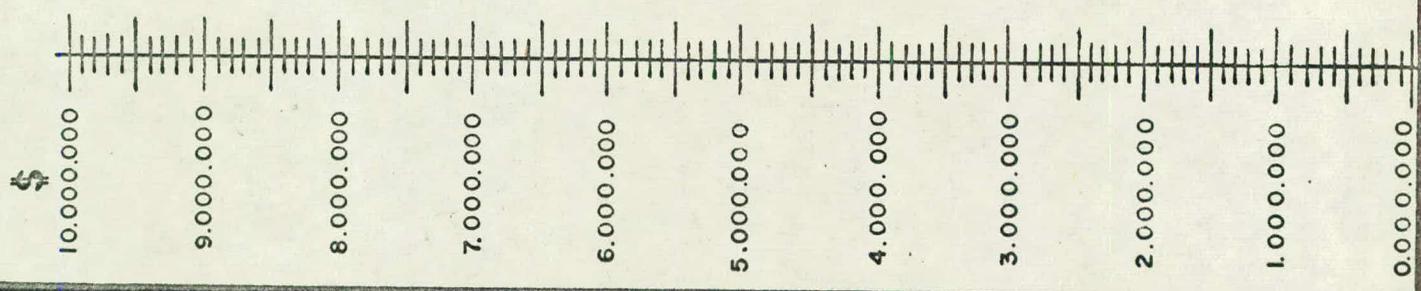
CUENTA ESPECIAL DE CAMBIOS 5.3%

2 DESTINO



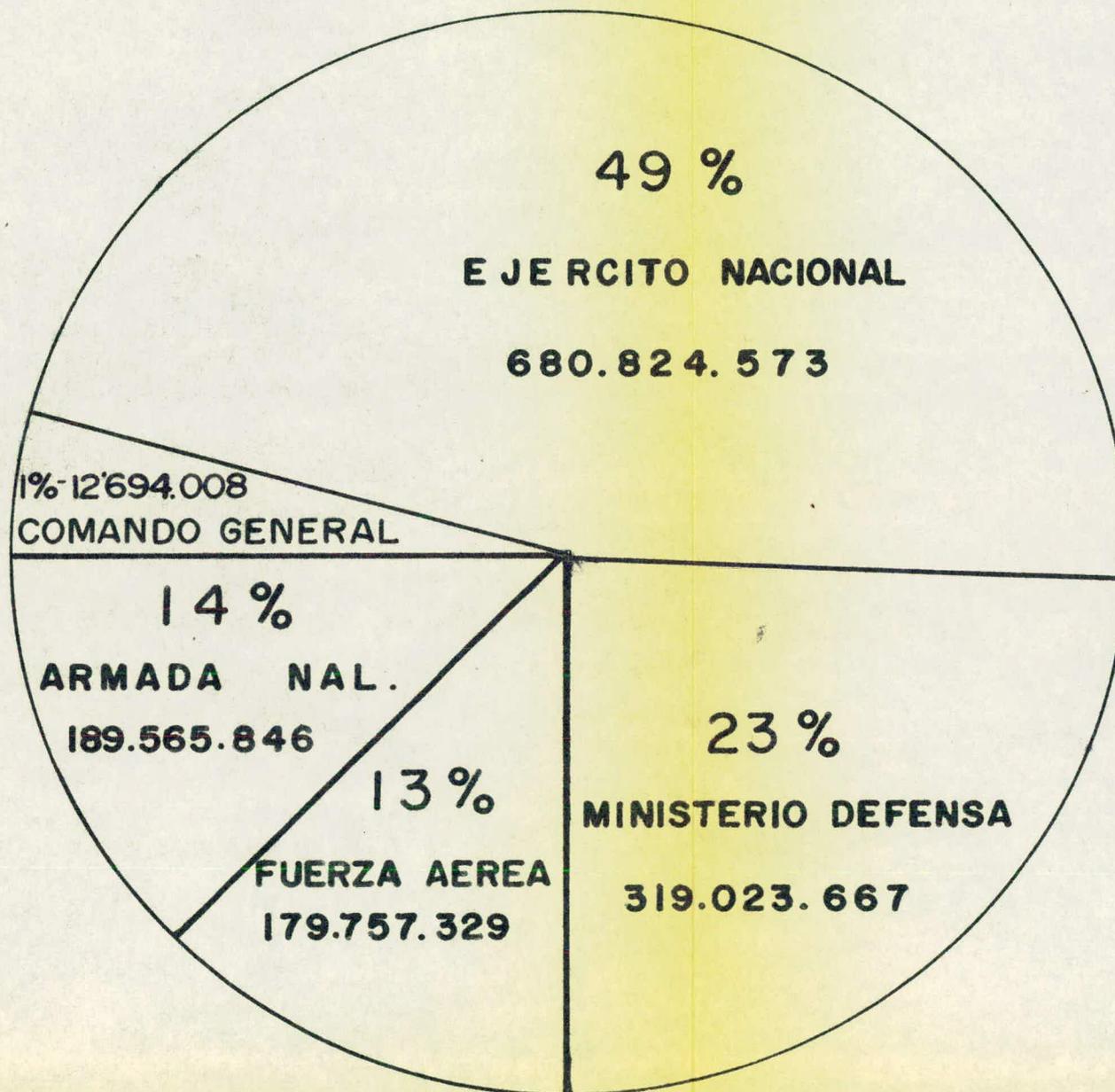
13.1	12.3	10.7	11.3	12.7	12.2	9.6	7.2	10.9
ADMINISTRACION SUPERIOR.	EDUCACION y CULTURA.	SALUD Y PREVISION.	TRANSP. Y COMUNICACIONES.	SERVICIO DE DEUDA.	POLICIA Y JUSTICIA.	DEFENSA	AGRIC. Y GANADERIA.	OTROS

PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE DEFENSA 1950 - 1968

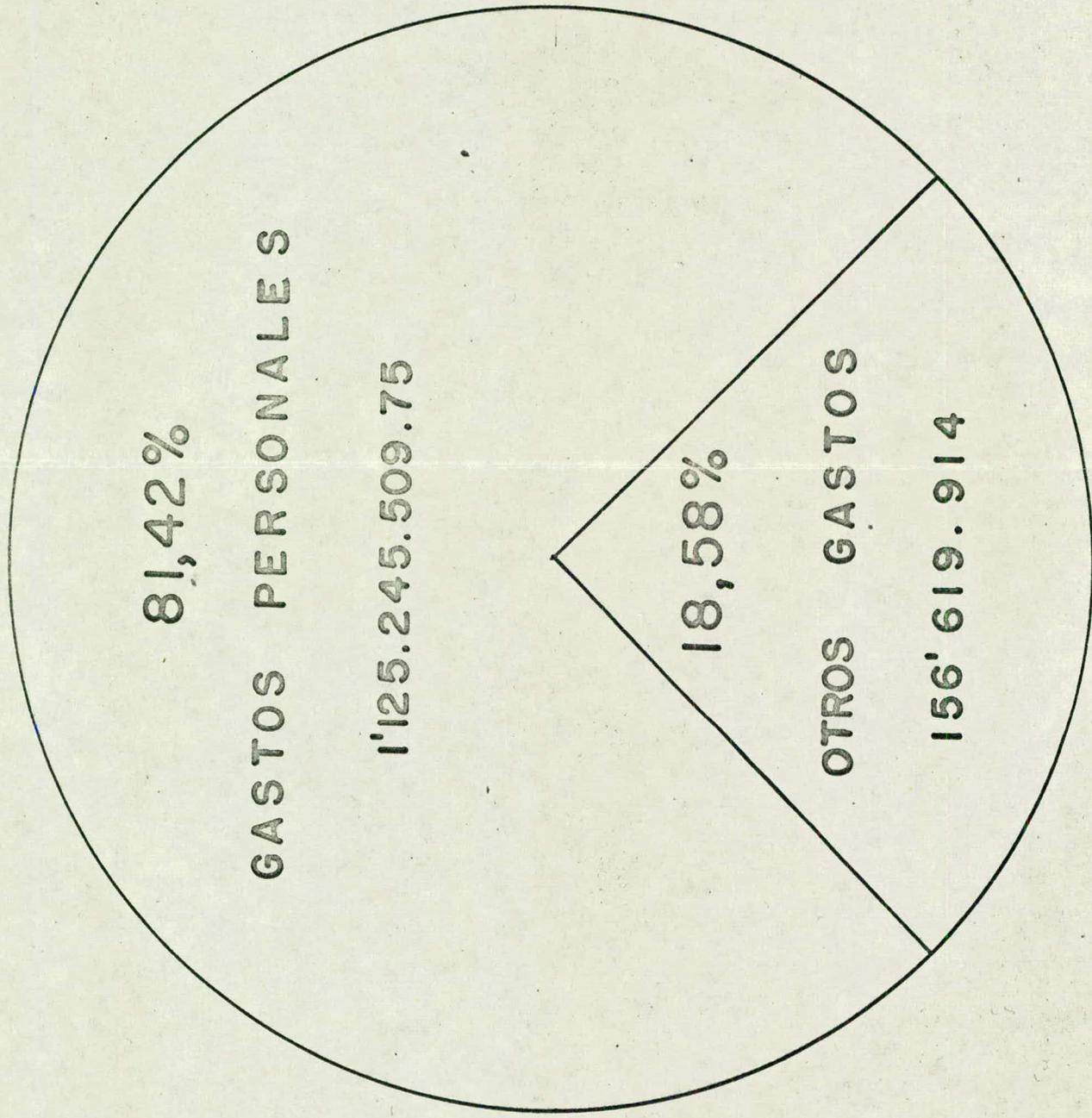


Año	Presupuesto
1950	519.651
1951	690.527
1952	1.513.647
1953	2.219.909
1954	2.509.931
1955	2.427.799
1956	2.654.466
1957	2.564.408
1958	2.859.571
1959	3.032.299
1960	3.659.150
1961	4.106.444
1962	4.535.510
1963	6.059.945
1964	7.046.885
1965	7.789.907
1966	9.339.902
1967	10.333.554
1968	8.096.992

PRESUPUESTO FUNCIONAMIENTO MINISTERIO DE DEFENSA



GASTOS PERSONALES MINISTERIO DE DEFENSA



CAPITULO II

POLITICA BANCARIA DE COLOMBIA

- A - ENUMERACION DE LAS ENTIDADES BANCARIAS Y FILIALES.
- B - FUNCIONES ESPECIALES DE CADA UNO.
- C - VINCULACION CON CAPITALES EXTERNOS E INTERNOS.
- D - VOLUMEN DE PRESTAMOS Y OTROS SERVICIOS SOCIALES.
- E - SUPERINTENDENCIA BANCARIA.
- F - CONCLUSIONES.

= C A P I T U L O II =

POLITICA BANCARIA DE COLOMBIA.--

A = IMPORTANCIA EN EL ASPECTO MILITAR.--

El enfocar este punto se torna difícil por -- cuanto no encontramos material de consulta que nos facilitara hacer un trabajo materia del presente curso; a pe-- sar de ello podemos enfocar el punto en cuanto se refie-- re a los préstamos que podría hacer el sector bancario -- a las Fuerzas Armadas.--

Los préstamos podrían ser de dos clases: prés-- tamos de fomento en la Industria Militar y préstamos di-- rectos.--

Los primeros o sean los préstamos para fomen-- to de la Industria Militar, ya sea en tiempo de paz o -- guerra, los concederían los Bancos del país con el incen-- tivo de no afectar su cupo de redescuento en el Banco E-- misor, con lo cual se desarrollaría la Industria Militar y crearía fuentes de trabajo tan necesarias en los paí-- ses subdesarrollados como es el nuestro.-- Para ello ten-- dría que dictar previamente el Congreso una Ley autori-- zando tales préstamos como sucedió con la agricultura y -- ganadería; o bien por intermedio de la Junta Monetaria -- la cual está regulando el sistema de créditos bancarios -- en Colombia.--

La segunda clase de préstamos, o sean los di-- rectos se harían a la misma Industria Militar o al Minis

nisterio de la Defensa con garantía hipotecaria o prendaria, pagaderos en plazos largos o medianos como operan en otros sectores como la ganadería y agricultura.--

Estos últimos préstamos podrían utilizarse para la renovación del equipo y material que requiera la Nación para su seguridad y defensa y se evitarían los ataques de orden político que constantemente sufren las Fuerzas Armadas en el Parlamento, cada vez que se solicita un aumento en la partida dentro del Presupuesto Nacional.--

Con dichos préstamos bien empleados, las Fuerzas Armadas gozarían de una mayor independencia, por cuanto financiarían en su mayor parte las necesidades que tienen para el cumplimiento correcto de su misión.--

Siguiendo el análisis de este punto no encontramos en la legislación bancaria que rige en Colombia, disposiciones que den facultades expresas al Ejército Nacional para intervenir en la política monetaria, pues por disposición expresa esta facultad corresponde al Presidente de la República, como lo vemos en el artículo 122 de la Carta Magna cuando dice: "Corresponde al Presidente de la República como Jefe del Estado y suprema autoridad administrativa:

"14 - Ejercer, como atribución constitucional propia, la intervención necesaria en el Banco de Emisión y en -

las actividades de personas naturales y jurídicas que tengan por objeto el manejo o aprovechamiento y la inversión de los fondos provenientes del ahorro privado.-

"15. - Ejercer la inspección necesaria sobre los demás -- establecimientos de crédito y las sociedades mer-- cantiles, conforme a las leyes".-

El artículo 32 de la misma Constitución dice:
"Se garantiza la libertad de empresa y la iniciativa pri-- vada dentro de los límites del bien común, pero la direc-- ción general de la economía estará a cargo del Estado.-Eg-- te intervendrá, por mandato de la ley, en la producción,- distribución, utilización y consumo de los bienes y en los servicios públicos y privados, para racionalizar y planifi-- car la economía, a fin de lograr el desarrollo integral.-"

Intervendrá también el Estado, por mandato de la ley, para dar pleno empleo a los recursos humanos y - naturales, dentro de una política de ingresos y salarios, conforme a la cual el desarrollo económico tenga como ob-- jetivo principal la justicia social y el mejoramiento ar-- mónico e integrado de la comunidad, y de las clases pro-- letarias en particular".-

Artículo 122: "Cuando sobrevengan hechos dis-- tintos de los previstos en el artículo 121, que perturben o amenacen perturbar en forma grave o inminente el orden-

económico o social del país o que constituyan también grave calamidad pública, podrá el Presidente con la firma -- de todos los Ministros, dictar decretos con fuerza de ley destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.-- Tales decretos solamente -- podrán referirse a materias que contengan relación directa y específica con la situación que determine el estado de emergencia...."

Los artículos transcritos parcialmente, dan plena prueba de que el Presidente de la República es el único con facultades para intervenir en la economía de la Nación y en la actualidad lo hace en cuanto se refiere a las entidades de crédito por intermedio de la Superintendencia Bancaria delegando en un funcionario llamado Superintendente Bancario y las Sociedades comerciales como Anónimas, -- Limitadas, en Comandita, etc. por intermedio del Superintendente de Sociedades.--

A mi modo de ver, el Presidente de la República como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y como suprema -- autoridad administrativa, podría enfocar la política bancaria en relación con las FF. MM., hacia sistemas que ayuden a solucionar el estado tan precario en que se encuentran comparativamente con todos los demás países de Latinoamérica.--

B = ASPECTO HISTORICO Y ESTADO ACTUAL.-

1 = Aspecto histórico.-

La historia monetaria colombiana, propiamente dicha sólo comienza a partir de la época de la independencia.- Con anterioridad al año de 1.821 la circulación monetaria en nuestro país estuvo compuesta por monedas españolas, las principales de las cuales eran, en primer lugar la onza, con un peso de 27.058 gramos de oro; - en segundo término la media onza, también moneda de oro, - con un peso equivalente a la mitad de la anterior; el doblón, de 6.784 gramos o sea un cuarto de onza; por último, el escudo, con un peso de 3.382 gramos, igual a medio doblón.-

Estas eran las principales monedas de oro.- En cuanto a las de plata, la principal existente era la llamada macuquina, denominación ésta que provenia de la palabra "macute" que era el nombre que se les daba en la época colonial a los negros traídos de Africa para el laboreo de las minas.- Esta moneda se acuñó originalmente para pagarles los salarios y su circulación llegó a cerca de los cuatro millones.- Era una moneda con la ley que fluctuaba entre los 0.908 y 0.916, con peso aproximado de 25 gramos.-

En otros términos, con excepción de la -

macuquina y de algunas monedas de cobre, la mayor parte de la circulación monetaria en Colombia durante la época de la Colonia estaba compuesta por monedas españolas.- Debe tenerse en cuenta el hecho de que la importancia económica de España durante los siglos XVIII y XIX, especialmente en la primera era formidable.- Inclusive en los Estados Unidos de América, con anterioridad al año de 1.792, una parte considerable de la circulación monetaria estaba formada por monedas españolas, siendo el dollar la más importante de ellas y de donde se adoptó el nombre para la unidad monetaria de ese país.-

Período de 1.821 a 1.845.-

El Congreso de Cúcuta de 1.821, al constituirse la Gran Colombia, dictó una serie de medidas encaminadas a la unificación monetaria del país.- En primer lugar, estableció que el patrón monetario colombiano sería el peso plata, equivalente a una moneda de 27 gramos de peso total, de los cuales 25 gramos deberían ser de plata y 2 de cobre, correspondientes a una ley de 0.902 y $\frac{2}{3}$, subdividida en ocho unidades denominadas reales, representados éstos en monedas de cobre.- Este patrón monetario era idéntico al español y el Congreso dispuso al mismo tiempo que se conservaría el precio establecido por el régimen español para la compra de barras de oro y plata y que se --

reacuñarían las monedas españolas distintas de la macuquina con el mismo peso y ley de las ordenanzas vigentes para la Península.-

Sin embargo, estas disposiciones emanadas del Congreso de Cúcuta, tropezaron con diferentes obstáculos.- Ante todo el Estado no alcanzó a acuñar la cantidad de moneda que se requería, y a falta de suficiente acuñación se presentó un considerable volumen de manufactura clandestina, de donde resultaron monedas con leyes y algunas veces pesos inferiores a los estipulados.- Habiéndose dado poder liberatorio a la moneda colombiana para el pago de los impuestos estatales, operó la ley de Gresham, desapareciendo la moneda española existente.-

Es así como la mayor parte de la circulación monetaria durante el período 1.821 a 1.845 continuó representada por la macuquina.-

La disolución de la Gran Colombia en el año de 1.836 impuso la revisión de las leyes monetarias, puesto que Venezuela se había apresurado a establecer un régimen diferente.- En el año de 1.836 una ley dispuso unificar el peso, valor, tipo y denominación del patrón monetario colombiano, que entonces se cambió por el nombre de granadino.- Se ordenó, al mismo tiempo, la amortización de la moneda macuquina y el cambio de peseta por los granadí-

nos, medidas que no tuvieron mayor éxito.-

Los pesos de plata acuñados con posterioridad de 1.821 fueron recogidos y exportados a Londres con el objeto de fundir las monedas y extraerles el metal precioso con fines comerciales.- Como se venía generalizando el negocio de la exportación de monedas de oro y plata como mercancía, el Congreso de 1.844 se vió forzado a prohibirla no sólo de monedas, sino también las joyas y el oro en barras y polvo.-

La medida tuvo efectos contraproducentes, pues a tiempo que el fisco se había privado de los derechos de exportación de esos metales, las monedas colombianas -- continuaron emigrando, principalmente hacia el Ecuador, en busca del mejor precio que alcanzaba en ese país y fué así como se produjo entonces el fenómeno de la escasez de medio circulante.-

El Bimetalismo.-

Esta fué la situación que afrontó el General Mosquera en el año de 1.845, al iniciar su primera administración.- Su Ministro de Hacienda, el señor Lino Pombo, dictó una serie de medidas, entre las cuales se debe citar, en primer lugar, la de permitir de nuevo la exportación del oro en barras, polvo, etc., con un impuesto del 6% a favor-

del fisco.- En segundo término, se restablece la unidad monetaria colombiana llamada el real plata, con peso de 11 gramos a la Ley 0.900.- Se le asignó una relación a esta moneda de 1 a 5 con el oro, relación que guarda proporción con los precios internacionales del oro y la plata.- Y por último se adoptó el sistema decimal francés -- dentro del régimen monetario.-

Posteriormente el Congreso de 1.847 autorizó la introducción de monedas inglesas y belgas, teniendo en cuenta que su patrón monetario estaba regulado por el sistema decimal, por una parte y, además, con el objeto de redimir la escasez de circulante que había en el país.- A tales monedas se les dió poder liberatorio, aceptándolas en las oficinas de recaudación a razón de 2-reales por franco.- Al mismo tiempo se ordenó la acuñación del granadino, una pieza de plata de 10 reales con peso de 25 gramos a la Ley 0.900.-

La escasez de medio circulante en esta época fué en parte, también consecuencia de la adopción de la plata como patrón monetario.- A tiempo que la Nueva Granada era productor de oro, en escala considerable, la plata se había adoptado, sin embargo, como patrón monetario, con el resultado de que la moneda de oro se fugó del país como mercancía; de ahí que hubiese necesidad de im--

portar monedas extranjeras para suplir la deficiencia -- del medio circulante.--

Se inicia entonces un período que va des de los años 1.847 a 1.861 que se caracteriza primordialmente por la controversia en el campo de la política económica sobre la escogencia de los patrones monetarios, el oro o la plata.-- El bimetalismo, que había sido establecido cuando se estipuló la relación de 1 a 5 entre el oro y la plata, fué eliminado con el Congreso del año de 1.848.--

Para 1.854, el Ministro de Hacienda José María Plata propuso sin éxito el establecimiento del patrón oro.-- Por último, en el año de 1.857 se dictó una ley que estableció como unidad monetaria el peso plata a la Ley 0.900, con peso de 25 gramos y cuyos submúltiplos eran el escudo, el doblón, el cóndor y la onza, correspondientes cada uno de ellos a la mitad del mismo inmediatamente anterior.-- Sin embargo, los inconvenientes que había presentado el patrón plata en épocas anteriores no dejaron de ocurrir durante el período que termina en el año de -- 1.861.--

Período 1.861 a 1.871.--

Con la guerra civil de 1.860 surge en Colombia el papel moneda de curso forzoso.-- Es ésta una consecuencia, pudiera decirse casi normal, de esta clase--

de acontecimientos; en los Estados Unidos, por ejemplo - tres años más tarde, con ocasión de la guerra de secesión, se adoptaban recursos similares para financiarla, cuando se omitieron los famosos green-backs.-

En Colombia el gobierno provisional del General Mosquera dictó una serie de medidas de carácter monetario, todas referentes al establecimiento del curso forzoso del papel moneda.- Comenzó autorizando la emisión de quinientos mil pesos en billetes de Tesorería, la que luego subió a un millón, ordenando el cambio a la par de la moneda metálica por dichos billetes.- Al mismo tiempo prohibió su descuento y sancionó la pérdida de las especies a quienes lo efectuaran.- Además se decretó la aceptación obligatoria de los billetes de Tesorería con la sola excepción de los acreedores extranjeros.- Para tales efectos se formó una compañía destinada a cambiar la moneda metálica por los billetes de Tesorería, reconociéndole una comisión del 5% para su amortización, fijándosele el término improrrogable de un año para tales efectos.- Los decretos del gobierno provisionario no lograron mayores resultados y de nuevo operó la conocida ley de Gresham.-- Por consiguiente, la moneda metálica, lejos de cambiarse por los billetes de Tesorería, desapareció de la circulación, ya fuera por estar oculta o porque se exportó como mercancía.- Puesto que los acreedores extranjeros estaban

eximidos de recibir billetes de Tesorería, las sanciones tan sólo afectaron a los empleados y pensionados cuando los negociaban con descuento.- Las penas que se imponían eran realmente confiscatorias, ya que castigaban con la pérdida del objeto o del valor de la transacción a quienes recibieran los billetes con descuentos.- El gobierno del General Mosquera, además de hacer obligatoria la circulación del papel moneda, ordenó lanzar a la circulación algunas monedas emitidas allá por el año de 1.826 con leyes inferiores de 0.666 y $2/3$.-

Llega entonces la Convención de Rionegro, que derogó lo establecido por el General Mosquera y ordenó que a partir del año de 1.864 serán inadmisibles todas las monedas de la ley inferior a 0.900.- El Congreso dió de nuevo poder liberatorio a todas las monedas extranjeras, cuya ley fuere igual a la del peso colombiano y con un sistema decimal correspondiente al nacional.- Por último, apropió del presupuesto la suma de ochenta mil pesos para recoger las monedas metálicas de ley inferior a 0.900.-

Posteriormente el Congreso de 1.867 redujo de 0.900 a 0.835 la Ley para la moneda de medio peso (\$0.50) a tiempo que declaró libre la amonedación de pesos de plata.- Así como se acuñaron monedas de plata de baja

ley con las cuales se compraban en el mercado las de mejor ley para fundirlas y producir otras de menor valor.--

El patrón oro.--

El Congreso de 1.871, siendo Presidente -- Eustorgio Salgar y Ministro de Hacienda Salvador Camacho -- Roldán, reaccionó contra el caos monetario que había reinado en el país por más de veinte años y expidió la Ley 79, -- que dispuso restringir la libre acuñación de moneda metálica, estableciendo que tan sólo el 20% de las piezas que se acuñaron podían ser de la Ley 0835, no debiendo ser inferior para el resto de 0.900.-- Por último prohibió la circulación y la acuñación de monedas de Ley 2/3 y dispuso que -- las casas de moneda pagarian las barras de oro y plata computando las amonedación a la Ley de 0.900.--

Para esta época el país contaba con amplias existencias de plata a causa de la superproducción -- mundial.-- La unidad monetaria que se fijó entonces fué la -- de un peso oro, que equivalía a un gramo y correspondía a -- 12 de plata.-- Todas estas sanas disposiciones de la Ley 79-- rigieron en el país por cerca de 14 años, aunque en cierta-- parte se vieron debilitadas por las disposiciones de Congre-- sos anteriores.-- Pero puede afirmarse que fué en el período de 1.871 a 1.885 cuando por primera vez rigió en Colombia --

el sistema monetario ordenado a través de la utilización del patrón oro.-

Segundo período del papel moneda.-

Las guerras civiles de 1.876 y 1.885 junto con la escasa disponibilidad de recursos extranjeros - que provenían de las exiguas producciones exportables del - país, consistentes en oro, tabaco, quina, café y cueros -- principalmente, llevaron al país en 1.885 al régimen de pa pel moneda.- A los factores anteriores deben sumarse los - escasos recursos de ingresos presupuestales que obligaron- a los gobiernos a incurrir en déficits casi continuos.- -- Fué así como por Decreto 104 de 19 de Febrero de 1.886, dic- tado por el entonces Presidente don Rafael Núñez, quedó con- sagrado el régimen del papel moneda, se ordenó emitir bille- tes de un peso, el que de ahí en adelante, debería consti- tuir el patrón monetario para todos los efectos legales.- - Las emisiones se harían por cuenta del Banco Nacional, fun- dado también por el mismo Decreto.- El patrón oro queda eli- minado y se autorizaba la emisión de cuatro millones de pe- sos, que poco después se adicionó en un millón, para que -- cinco años más tarde alcanzase la cifra de doce millones, -- cifra fabulosa que era para ese entonces.- Estas emisiones - de papel moneda fueron acompañadas por medidas similares a -

las que fueron adoptadas durante el primer ensayo colombiano de 1.861.- En primer lugar se dispuso que todos los billetes del Banco Nacional serán admisibles como equivalentes a monedas metálicas en todas las transacciones oficiales y particulares.- Se ordenó que las sumas en metálico que adquiriera el Gobierno serán depositadas en el Banco Nacional como garantía de los billetes en circulación.- Se dispuso al mismo tiempo, que los billetes del Banco Nacional fueran admitidos por su valor nominal para el pago de impuestos.- Por último se declaró que los billetes del Banco circularían bajo la fe y responsabilidad del Estado y que su equivalente sería, para los efectos legales el de monedas de plata de la Ley 0.835 por las cuales se convertirían -- cuando se ordenara su retiro de su circulación.- Fue así -- como se anuló definitivamente el sistema del patrón de oro, que pretendía establecer una equivalencia entre los billetes del Banco y la moneda de plata de 0.835.- Más tarde el Congreso de 1.894 autorizó al gobierno para aplicar a gastos ordinarios la cantidad de \$2'300.000.00 que el Banco Nacional tenía como depósitos en monedas de plata de 0.835, alejándose así toda posibilidad de conservación de los billetes emitidos por el Banco.- La cantidad de doce millones de emisión en billetes del Banco Nacional, ya citada anteriormente y que fue fijada por el Presidente Núñez como límite infranqueable para los billetes en circulación, tanto-

que fue denominada como "el dogma de los doce millones", se violó en el año de 1.894 una vez que se aplicaron a gastos ordinarios las reservas monetarias del Banco Nacional, quedando así roto todo freno en materias monetarias de emisiones.- Como consecuencia, surgieron emisiones clandestinas, realizadas por el mismo Estado, que hicieron subir la circulación a cerca de veinte millones de pesos.- Partes de dichas emisiones se aplicó a sustituir títulos de deuda pública que ganaban intereses y tenían plazo de amortización, por billetes del Banco Nacional sobre los cuales no pesaban los mismos requisitos.-

El Congreso de 1.894, en vista de los hechos anteriores, ordenó la liquidación del Banco Nacional y dispuso la amortización del papel moneda y para tal efecto se apropiaron fondos provenientes de determinadas rentas.-- Desafortunadamente la guerra civil de los mil días, iniciada en 1.899, no permitió realizar muchas de las saludables medidas adoptadas por el Congreso, así el Banco Nacional no se liquidó, aunque posteriormente, 1.898, ya desaparecido el Banco, se hicieron en su nombre emisiones oficiales de billetes.- Durante la guerra de los mil días las emisiones se realizaron por mayor importe que antes, y así durante el período de 1.899 a 1.903 se emitió papel moneda en la forma que se resume a continuación:

Emisiones por parte de Casas extranjeras.....	61.9 millones
Por los Bancos particulares.....	2.5 millones

Por Casas nacionales.....683.6 millones
 Por los Departamentos..... 99.1 millones

A la cifra anterior deben agregarse cerca de cuarenta millones existentes con anterioridad a 1.899, lo cual da un total en circulación monetaria de 887 millones -- para el año de 1.903.- Las emisiones posteriores a este año continuaron, aunque no ya al ritmo que se había observado durante la guerra de los mil días.- Cifras que posteriormente se muestran dan a entender las consecuencia de la desvalorización de la moneda a causa de dichas emisiones con las de -- las cotizaciones de cambio extranjero.-

La estabilización.-

Es así como se llega al año de 1.905, cuando se dicta la ley 59, cuya principal disposición fue la de establecer "con carácter permanente la equivalencia del -- 10.000% (10.000 x 100) de la moneda legal de oro en que deben llevarse las cuentas sobre el papel emitido por el go-- bierno" según rezaba el artículo 28 de dicha Ley.- Al mismo tiempo esta ley monetaria adoptó el llamado peso oro, dividido en cien centavos, con un peso de un gramo y 672 milésimos de oro acuñado a la ley de 0.900 con los siguientes -- múltiplos: el doble cóndor con valor de \$20.00; el cóndor -- de \$10.00; el medio cóndor de \$5.00.- Por otra parte los -- múltiplos de medio peso con un valor de \$0.50; la peseta de

un valor de \$0.20 y el real de \$0.10.-

La misma Ley 59 de 1.905, expedida por la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, crea el Banco Central de Colombia, organizado con el principal objeto de efectuar la conversión de papel moneda por moneda metálica.-

2 = La estructura bancaria colombiana en la actualidad.-

El Banco de la República.- La modificación casi completa de la estructura institucional colombiana, en su aspecto bancario y monetario, está marcada con la Ley 60 de 1.922, cuando durante el gobierno del Presidente Ospina, se contrataron los servicios de una misión de técnicos norteamericanos que después llegó al país presidida por el señor Edwin Kemmerer.- Dicha misión redactó un proyecto de organización para el Banco de la República, del cual surgió la Ley 25 de 1.923.- Cuando en Julio de dicho año se presentó un pánico transitorio entre los depositantes del Banco López, el Gobierno Nacional decretó una fiesta de tres días y entre tanto, el Congreso en sesiones extraordinarias aprobó la Ley 25, así que al terminarse la fiesta decretada, ya no existía el Banco López y el Banco de la República abrió sus puertas al público.-

Los lineamientos básicos de la Institución

entonces organizada, continúan siendo hoy aproximadamente los mismos.- El Instituto emisor se fundó con mira a cumplir todas las funciones primordiales a que un Banco central está destinado, impuestas por la teoría que en materia de asuntos monetarios regia en esa época.- En primer lugar al Banco se le otorgó por el término de 20 años el derecho exclusivo de emitir billetes, el que podía ejercitarse por cualquiera de las razones siguientes: a) - Para compra de oro y divisas extranjeras; b) - Para el descuento y redescuento de documentos comerciales y agrícolas, o en otras palabras, para el crédito a los Bancos comerciales y agrícolas; y c) - Para la compra y retiro de la circulación de cédulas de Tesorería por una cantidad que entonces se estipuló en un máximo de \$3.216.000.00, emitidas con posterioridad a marzo de 1.919, en virtud de escritura pública número 441.-

Fué así como en el Banco de la República se estableció con dos fines principales: el de ser un Banco de emisión y un Banco de Bancos.- Pero, además, se le asignaron otros fines secundarios, tales como el de -- procurar una estabilización en los cambios internacionales, servir de centro del sistema bancario para efectos de canje y compensación y regular el tipo de interés.- Este último aspecto tuvo importancia extraordinaria durante las actividades iniciales del Instituto, porque con ante--

rioridad a su fundación no existía un mercado de crédito - organizado. Así el tipo de descuento que el Banco fijó en un principio fué del 12%, tasa ésta que en la actualidad - parece exagerada, pero que si en esa época se comparaba -- con las que los Bancos comerciales, antes de la fundación del Banco de la República, cobraban al público, era bastante reducida.- En mayo de 1.925 el Banco de la República baja de nuevo el tipo de descuento al 7%, que representa la tasa más baja operante a través de los años 20.-

En marzo de 1.929 se elevó el tipo de - redescuento al 9% como medida contra la expansión extraordinaria que había tenido lugar durante los años de 1.927,- 1.928 y la mayor parte de 1.929.- Por último a comienzos - de la depresión, en mayo de 1.930, se reduce al 8% y luego se reduce al 7, 6, 5 y 4%, respectivamente.-

Unicamente hasta los años 50 volvió a - hacerse uso de la tasa de interés como instrumento de control monetario.- Claro que ya no se le asigna la misma importancia, como elemento restrictivo del crédito, a un ascenso en el tipo de interés.-

Originalmente el Banco de la República - fué constituido como una Sociedad Anónima por acciones, divididas en cuatro clases principales, las de clase A, co-- rrespondía al Gobierno Nacional; las segundas a los Bancos

comerciales nacionales, luego a los Bancos comerciales extranjeros y por último término, las acciones de la clase D a los particulares.- Su autoridad máxima estaba representada en la Asamblea de accionistas, quien delegaba sus poderes en una Junta Directiva, integrada en la forma siguiente: tres representantes del Gobierno Nacional; dos de los Bancos nacionales, uno de los Bancos extranjeros; otro de los accionistas particulares y por último, sendos representantes de los agricultores, comerciantes e industriales.-

El período de 1.923 a 1.964 puede subdividirse en cuatro períodos: el primero, que va desde 1923 a 1.930, caracterizado por el patrón oro y la convertibilidad monetaria; el segundo, que se inicia con la depresión de los años 30, más concretamente el 24 de septiembre de 1.931, cuando Colombia adopta la restricción legal de los cambios extranjeros, un tercer período que se inicia en 1.951, cuando a más de las funciones de regulador de la política cambiaria, al Instituto emisor se le agregan las de control de la política monetaria y por último un período que se inicia con la creación de la Junta Monetaria, Entidad en la cual se le transfieren todos los poderes que hasta ese momento tenía la Junta Directiva del Banco de la República, para el control de las cuestiones cambiarias, monetarias y crediticias.- Actualmente en el Banco de la República no hay acciones por parte del Gobierno Nacional-

y los particulares.-

C = ENUMERACION DE LAS ENTIDADES BANCARIAS Y FILIALES.-

<u>NOMBRE DE LA ENTIDAD BANCARIA</u>	<u>SUCURSALES</u>
Banco de la República	26
Banco de Bogotá	215
Banco Bananero	=
Banco de Colombia	207
Banco Comercial Antioqueño	66
Banco Comercial de Barranquilla	=
Banco de la Costa	10
Banco del Comercio	118
Banco del Estado	11
Banco Industrial Colombiano	50
Banco Cafetero	152
Banco de la Construcción y Desarrollo	2
Banco de Caldas	7
Banco de Occidente	9
Banco de la Sabana	10
Banco de la América Latina	1
Banco Grancolombiano	6
Banco Panamericano	=
Banco Santander	10
Banco Franco-Italiano	13
Banco de Londres y Montreal	12

Banco National de Paris	7
Banco First National	14
Banco Royal Bank	4
Banco of America	1
Banco Ganadero	48
Banco Popular	114
Banco Agrícola Hipotecario	=
Banco Central Hipotecario	38
Círculo de Obreros	14
Frendario Nacional	=
Banco Hipotecario Popular	=
Caja de Crédito Agrario	638

La anterior relación arroja un total de 1.835 oficinas bancarias a fecha 31 de diciembre de 1.968--según datos suministrados por la Superintendencia Banca--ria.--

Resumimos en 21 Bancos nacionales en actividad, 6 extranjeros y 4 en liquidación.--

Los Bancos comerciales, Institutos organizados casi todos en forma de Sociedades Anónimas, atienden en la mayor parte a las necesidades crediticias del --país.-- Todos los Bancos comerciales son accionistas del --Banco de la República, exceptuando al Banco Popular.--

En muchas ocasiones, la competencia de -

los Bancos, se vé por fuertes restricciones crediticias, en la necesidad de reducirse a servicios marginales de los Bancos para poder atraer así al máximo el volumen de depósitos.- (Ver Anexo "A").-

D = FUNCIONES ESPECIALIZADAS DE ALGUNAS ENTIDADES.-

Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero.-

Ocupa el primer puesto entre los Institutos especializados de carácter oficial.-

El notable incremento que ha tenido su capital (cerca de 10 veces) durante la última década, se debe a fuertes aportes que ha recibido del Gobierno Nacional, por una parte y de la Federación Nacional de Cafeteros, por otra.-

Hacia finales de 1.963 la Caja de Crédito tenía un total de 532 oficinas (hoy 638) distribuidas por el país.- La cartera de la Institución está representada, en su mayor parte (cerca del 90%) por obligaciones agrarias, no obstante que de acuerdo con la denominación legal del Instituto ello pudiera indicar que parte considerable de su actividad se dedica también a la industria y minería.-

No se debe dejar de mencionar el hecho de que el crecimiento y el volumen tan importante que representa el crédito concedido por la Caja Agraria dentro del -

total de la cartera bancaria del país, ha sido posible además de las financiaciones estatales, por las inversiones forzosas a que están sujetos los Bancos comerciales, lo mismo que por el apreciable acceso que ha tenido esta Institución al crédito del Banco de la República.--

Banco Ganadero.--

Por medio del Decreto Legislativo N^o. 921 de 1.956, fué creado el Banco Ganadero, el cual ha dirigido la casi totalidad de su crédito hacia las operaciones que su nombre indica.-- En efecto, por disposición legal el 70% de su cartera debe ser con destino a la industria agropecuaria.--

El Banco Ganadero fué fortalecido considerablemente por la Ley 26 de 1.959, la cual determinó un aumento de capital de cien millones de pesos, para ser aportados así: el 80% por los particulares y el 20% por el Gobierno Nacional.--

Bancos Hipotecarios.--

En realidad el único Banco de esta naturaleza con que cuenta el país en la actualidad es el Banco Central Hipotecario fundado en 1.932; éste concede el crédito con plazo máximo de 20 años y como es obvio, con garantía hipotecaria.-- Su fuente principal son las cédulas hipotecarias, -- las cuales constituyen uno de los primeros intentos que el

país ha hecho con éxito hacia la creación y formación de un mercado de capitales.-

Las cédulas del Banco Central Hipotecario gozan de exención del impuesto sobre la renta y complementarios.- Además de este atractivo, el Banco ha mantenido constante su cotización, operando hábilmente el mercado y su precio se ha fijado alrededor del 86%.- De tal manera que las cédulas producen un interés nominal del 7%, su rédito efectivo del 8.14%, libre de impuesto.- Hoy paga el 11%.-

A este Banco a raíz de la reorganización administrativa, se le dió como administrador fiduciario, el Fondo Nacional del Ahorro con los aportes de los empleados oficiales.- El objeto es hacer pago rápido de cesantías, financiación de la vivienda y financiación de las empresas privadas.-

La Caja de Ahorro.-

La mayor parte de los depósitos de ahorros están en la Caja de Crédito (Caja Colombiana de Ahorros), Instituto que como se mencionó, era autónomo hasta mediados de 1.955, -- pero que con el Decreto 1472 del mismo año, se incorporó a la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero.- Sin embargo, la Sección de ahorros de la Caja de Crédito Agrario continúa denominándose Caja Colombiana de Ahorros y tiene-

las mismas funciones y prerrogativas que antes le correspondían como entidad autónoma.-

A pesar de que, como se dijo, la mayor parte de los ahorros están en la Caja, el incremento de los depósitos en las otras Cajas de los Bancos particulares o semioficiales ha sido muy fuerte en los últimos años.- Dicho incremento se ha logrado a través del ofrecimiento de toda clase de ventajas para los depositantes, tales como rifas, otorgamiento de casa de habitación, etc.-

Podemos enumerar algunas entidades de crédito especializadas en fomento como el Instituto de Fomento Industrial (IFI), Instituto de Fomento Municipal -- (INSFOPAL), Instituto de Mercadeo Agrícola (IDEMA), que no dejan de tener su importancia en la economía nacional, por cuanto fomentan la industria, cultivos, etc.-

Corporaciones Financieras.-

Indudablemente uno de los sectores en donde se ha logrado un mayor avance institucional en el país es el representado por las Corporaciones Financieras.- Hasta bien avanzada la década de los años 50 no existían fuentes de financiación para aquellos sectores que requieren crédito a mediano y largo plazo en el país, exceptuando el concedido por los Bancos comerciales, haciendo uso de las atribuciones conferidas por el Decreto 384 de 1.950 y posteriores.- Sin

embargo, el crédito para la industria propiamente dicha no existía en el país particularmente, cuando de lo que se -- trataba era de desarrollar una nueva actividad manufactu-- rera o de efectuar ensanches o modificaciones importantes a las existentes.--

El problema fue ampliamente analizado y discutido, parti-- cularmente al comenzar la década de los 50, con motivo de los estudios que por esa época realizó el Comité de Desa-- rrollo Económico.-- Fue así como se decidió solicitar al -- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento el envío -- de un experto para que estudiara todo lo relacionado con -- la formación de un mercado de capitales, lo mismo que el -- problema relativo al crédito industrial.--

Con base en la reglamentación hecha por medio del Decreto- 605 de 1.958 se formaron las primeras Corporaciones finan-- cieras del país.-- No obstante, tan sólo hasta la expedi--- ción del Decreto 2359 de Octubre 11 de 1.960 vinieron a -- dictarse normas precisas sobre la materia y, además, a otor-- gárseles verdaderos estímulos a las Corporaciones financie-- ras.--

Las Corporaciones financieras están autorizadas para:

- 1º.-- Promover la creación, transformación y organización de empresas manufactureras, agropecuarias o mineras.--

- 2ª.- Tomar parte en el capital de empresas manufactureras, agropecuarias o mineras.-
- 3ª.- Colocar, mediante comisión, obligaciones emitidas por terceros, pudiendo o no garantizar la colocación del total o de una parte de la financiación.- También, podrá tomar la totalidad o una parte de la emisión para colocarla por su cuenta y riesgo.-
- 4ª.- Emitir bonos de garantía general y específica.-
- 5ª.- Adquirir y negociar toda clase de valores mobiliarios emitidos por empresas manufactureras, agropecuarias y mineras.-
- 6ª.- Recibir depósitos en moneda nacional o extranjera a plazos no menores de 90 días.-
- 7ª.- Dar dinero en mutuo con o sin garantía hipotecaria, prendaria o personal, a plazos no mayores de 20 años a las empresas en cuyo capital tenga parte y a las promovidas u organizadas por ellas, y otorgar préstamos a mediano plazo a las empresas manufactureras, agropecuarias, o mineras, que están contribuyendo al desarrollo económico nacional.-
- 8ª.- Abrir créditos a empresas manufactureras, agropecuarias o mineras, incluyendo cartas de crédito utilizables en un período no mayor de dos años que autorizarán a sus beneficiarios a librar giros contra la Corporación o contra sus corresponsales.-

9º.- Realizar operaciones fiduciarias similares a aquellas para las cuales están autorizados los Bancos.-

10º.- Caucionar obligaciones de terceros a un plazo máximo de 10 años.-

E = VINCULACION CON CAPITALS EXTERNOS E INTERNOS.-

A fecha marzo de 1.969 los Bancos comerciales obtuvieron - préstamos exteriores por un valor de 3.377 millones de pesos y sus recursos ascendieron a 12.418 millones de pesos por depósitos hechos por sus cuentahabientes.-

F = VOLUMEN DE PRESTAMOS Y OTROS SERVICIOS SOCIALES.-

El volumen de préstamos hechos por los Bancos comerciales en fecha marzo de 1.969, según revista informativa de la - Superintendencia Bancaria se refleja en el siguiente Cuadro: (Véase página siguiente).-

= = = = =

DISTRIBUCION DE LA CARTERA DE LOS BAN
COS COMERCIALES POR DESTINO ECONOMICO

En millones de pesos-

Destino de los Préstamos	<u>M A R Z O</u>		Aumento o - Disminución
	1.968	1.969.-	
AGRICULTURA:			
Ordinarios	426	419	= 7
Ley 26/69	450	488	38
GANADERIA:			
Ordinarios	484	571	87
Ley 26/69	714	775	61
INDUSTRIA	2.420	2.597	177
MINERIA	57	45	- 12
CONSTRUCCIONES	374	667	293
SERVICIOS PUBLICOS	309	456	147
TRANSPORTES	178	203	25
COMERCIO	1.989	2.399	410
CONSUMO	269	275	6
OTROS	494	267	-227
<hr/>			
T O T A L	8.164	9.162	998
=====			

La Superintendencia Bancaria es una entidad -- creada mediante la Ley 45 de 1.923, la cual ha sido complementada posteriormente por varias leyes y decretos (Ley 57 de 1.931, Ley 66 de 1.947, Ley 133 de 1.948, Decreto 4051- de 1.949, Decreto 975 de 1.950, Decreto 2143 de 1.950, Decreto 3416 de 1.950, Decreto 56 de 1.951, Decreto 141 de -- 1.951, etc.).-

El artículo 19 de la mencionada ley, modificado por el 12 de la Ley 57 de 1.931 dice: "Créase dependiente del Gobierno una Sección Bancaria encargada de la ejecución de las leyes que se relacionen con los Bancos comer-- ciales, hipotecarios, el Banco de la República y todos los demás establecimientos que hagan negocios bancarios en Colombia.-- El Jefe de dicha Sección se llamará Superintendente Bancario, será colombiano y tendrá la supervigilancia -- de todos aquellos establecimientos bancarios y ejercerá -- todas las facultades y cumplirá todas las obligaciones que le confieran e impongan por la ley.-

"La Superintendencia Bancaria tendrá un sello oficial que contendrá un escudo nacional, con la leyenda República de Colombia. Superintendencia Bancaria. Todo documento que -- lleve el sello mencionado y que expida el Superintendente- Bancario en desempeño de las funciones que las leyes le -- confieren, deberá tenerse como auténtico. Todo certificado del Superintendente Bancario relacionado con la existencia

legal de cualquier establecimiento bancario, será prueba de dicha existencia legal.-

"El Superintendente Bancario será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y durará en sus funciones por el término de cuatro años. No podrá ser empleado, director o accionista de ningún establecimiento a que se aplique la presente Ley, ni ser propietario, directa o indirectamente, en dicho establecimiento.-

"....."

Para hacer un recuento sobre las funciones de la Superintendencia Bancaria se hace necesario tomar parte del informe rendido por el Superintendente Bancario al Ministro de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año de 1.966 y primer semestre de 1.967, con la seguridad que nos quedaría muchos tópicos que tratar con esta Entidad en la cual ha delegado el Presidente de la República su autoridad para la vigilancia de las entidades de crédito, como lo vimos en el primer punto del presente trabajo.-

En su informe el Superintendente Bancario, comienza así: "El singular crecimiento en todo sentido de las entidades vigiladas, la adscripción de nuevos organismos al control del Superintendente Bancario y la adición de otras funciones a las que ya eran de su cargo, hicieron necesario y urgente dotar la Entidad de una más adecuada estructura - que la habilitara para desarrollar con toda agilidad y efi-

caja su labor y asignarle simultáneamente una posición activa frente a las entidades vigiladas, de tal suerte que su tarea no se limitara simplemente a controlar sus operaciones desde el punto de vista de las disposiciones legales que las norman, sino a inspeccionarlas y dirigir las en función de los planes generales de desarrollo económico del país.-

Tal reforma se verificó mediante la creación de dependencias que atendieran los nuevos asuntos del resorte de la Superintendencia Bancaria y la fusión de Secciones antiguas a fin de centralizar tareas y unificar criterios, con lo cual se ganó además en agilidad y eficiencia para la tramitación de las diversas cuestiones y se descargó a varias Divisiones de labores de carácter administrativo que dificultaban el desarrollo de sus propias funciones.-

.....

Se enumeran las distintas divisiones y secciones:

"Oficina económica y de estudios técnicos.-"

La División mantiene el control constante y demás anexos que registran las operaciones de las entidades vigiladas.- Merece citarse especialmente el relativo al encaje legal, las inversiones forzosas y voluntarias, el crédito dirigido, las reservas y el capital.- Los resultados de estos estudios son comunicados a las respectivas divisiones, que de esta manera obtienen información permanente y detallada sobre el

funcionamiento y desarrollo de cada uno de los organismos - adscritos a su vigilancia.-

Oficina Jurídica.-

Tradicionalmente la Asesoría jurídica de la Superintendencia Bancaria venía siendo atendida por dos dependencias separadas: de un lado, por la oficina asesora de Seguros, que cono cía de los negocios surgidos por causa de la vigilancia de - las Compañías de Seguros y Capitalización y de los asuntos - laborales internos de la entidad; y, del otro, por la Oficina Jurídica General, de cuyo resorte era el estudio de todas las demás cuestiones de derecho que se presentaran en el - desarrollo de sus funciones.-

Como esta división en nada favorecía la unidad conceptual - de la Superintendencia y por su causa se duplicaban las labores administrativas de reparto, trámite y compilación, se procedió a extinguir la Oficina Asesora de Seguros y reunir todos los negocios bajo la competencia de una sola oficina, que conserva su calidad de Asesora del Superintendente Bancario.-

Se completó la reorganización colocando bajo la dependencia en lo atinente, la Secretaría del Grupo de Registro y Cre-- denciales, que fue sustraído de la División Administrativa, dado que sus funciones participan de la naturaleza de lo ju-- rídico.-

Oficina de Actuaría.-

Esta Oficina asesora principalmente las Divisiones de Seguros y Capitalización y de Corporaciones Financieras y Fondos de Inversiones en el estudio de ciertos aspectos del control que ejercen, que exigen para su debido tratamiento la aplicación de la técnica de actuaría.- Entre dichos aspectos sobresalen los referentes a tarifas de los seguros generales y de vida, reservas técnicas de las Compañías de seguros generales y matemáticas, de las de seguros de vida y de capitalización y de amortización de los empréstitos contratados por las Corporaciones financieras u otras entidades mediante la emisión de obligaciones.-

Oficina de Control del Banco de la República.-

El Decreto Extraordinario 444 de 1.967 reincorporó al Banco de la República la Oficina de Cambios, creó el Fondo de Promociones de Exportaciones y sometió ambas entidades al control y vigilancia del Superintendente Bancario.- Con motivo de lo anterior y de la singular importancia económica que adquirieron las operaciones realizadas por el Banco de la República dentro del actual régimen de control de cambios, se hizo imperioso reestructurar las antiguas dependencias que ejercían la vigilancia del Instituto emisor y las entidades adscritas a él, creando la Oficina de Control integrada con tres divisiones: la de Cambios Internaciona-

les, de Fondos Financieros y de Análisis, Inspección y Revisión.-

División Administrativa.-

La División Administrativa es la encargada de atender todos los asuntos relativos a la organización de la Superintendencia. No podía esta División, fundamental para su buena marcha, escapar las reformas de estructura anteriormente mencionadas y más cuando se consideraban la duplicación y confusión de labores que en ella se presentaban. En efecto, -- las Secciones de Presupuesto y Almacén realizaban ambas -- funciones contables y el manejo del personal era efectuado simultáneamente por el Jefe de la División y el de la Sección respectiva.-

División de Bancos.-

Hasta principios de 1.967 la vigilancia de los Bancos estuvo encomendada a dos Divisiones independientes: la de Bancos comerciales y la de Bancos de Fomento. Sin embargo, esa separación de funciones no correspondía a la realidad de -- los organismos controlados y además ofrecía el peligro de -- que asuntos semejantes fueran resueltos con diferentes criterios. Por ello se integraron ambas dependencias con una sola bajo la denominación de División de Bancos.- La vigilancia de los Fondos Ganaderos y Bolsas de Valores, anteriormente adscrita a la División de Bancos de Fomento --otro

índice de lo inconveniente de dicha organización- quedó - a cargo de la de Corporaciones Financieras y Fondos de Inversiones.-

La División adelanta completos estudios sobre los sistemas que han permitido la proliferación del giro de cheques sin provisión de fondos y sin autorización del girador, en perjuicio de intereses generales de la economía y de la misma naturaleza del instrumento como medio de pago, para adoptar medidas eficaces encaminadas a prevenir y sancionar tales conductas y a asegurar que la actividad bancaria se cumpla en este aspecto dentro de rígidos principios de prudencia.-

División de Seguros y Capitalización.-

Bajo esta denominación se fusionaron las antiguas Divisiones de Seguros y Capitalización, cuyo funcionamiento independiente no ofrecía mayores ventajas, y por el contrario, escindía el control de organismos que se desenvuelven sobre similares bases jurídicas. Además no se justificaba la existencia de una División Especial para el Control de las Compañías de Capitalización, cuyo número es muy reducido.-

División de Almacenes Generales de Depósito.-

Uno de los aspectos más importantes de la vigilancia que ejerce la Superintendencia a través de esta División sobre los Almacenes Generales de Depósito es el relacionado con-

las bodegas particulares destinadas al almacenamiento de productos objeto de operaciones con ellos, cuyo número en la actualidad sobrepasa las 3.000 unidades.-

División de Corporaciones Financieras y Fondos de Inversiones.-

Con motivo de la nueva estructura de la División de Bancos, la vigilancia de los Fondos Ganaderos y Bolsas de Valores - que antes era de competencia de la extinta División de Bancos y Fomento, pasó a serlo de las Corporaciones.- De esta suerte, bajo el control de la División quedaron ubicadas - las Corporaciones Financieras, las Sociedades Administradoras de Inversión, los Fondos Mutuos de Inversión, los Fondos Ganaderos y las Bolsas de Valores.-

División de Vivienda.-

A principios del año de 1.966 fué creada la División de Vivienda para atender la vigilancia que el Decreto 2359 de 1.965 adscribió al Superintendente Bancario sobre las empresas que operan en este ramo por el sistema de cuotas o pagos anticipados.-

División de Inspección.-

Anteriormente el cuerpo de visitadores se hallaba distribuido por secciones, dependiente cada uno de las diferentes Divisiones de la Superintendencia Bancaria.- Esta dis-

persión de los visitantes no sólo dificultaba las tareas propias de cada División, puesto que a sus funciones normales agregaban las inherentes al manejo administrativo - del personal sino que entrababa la coordinación de las vi-
sitas, impedía su adecuada distribución y les restaba agi-
lidad y eficacia. Se creó, pues, una División de Visitado-
res especializada.-

División de Revisión.-

Anteriormente los informativos que se rendían sobre las --
entidades inspeccionadas eran tramitados por diferentes --
secciones en cada una de las Divisiones de la Superinten-
dencia.-

Actualmente lo hace la División de Revisión y vigila cuida-
dosamente que se corrijan las actuaciones o sistemas que -
dieron lugar a las glosas y se cumplan rigurosamente las -
decisiones que hubiere adoptado el Superintendente Banca-
rio sobre el funcionamiento de la entidad visitada, y sólo
cuando lo ha verificado, declara tramitado definitivamente
el informe de inspección.-

Auditoría en la Federación Nacional de Cafeteros.-

Ejerce el control sobre la Federación, se intensifica al -
examen de las calidades del grano de exportación y a la vi-
gilancia sobre el pago oportuno de los impuestos de reten-
ción, pasilla y rípio a cargo de los exportadores.-

Inspecciona las actividades de los comisionistas de café y realiza las Cooperativas de Caficultores.-

Desarrolla su vigilancia en Colombia, como en Nueva York y Buenos Aires.- (Ver Anexo "B").-

H = CONCLUSIONES.-

La política Bancaria en Colombia necesita una organización en cuanto se refiere a la legislación y para ello en el año de 1.960 la Superintendencia Bancaria presentó al Gobierno Nacional, para su consideración por la Rama Legislativa del poder público, un proyecto de reforma de la legislación sobre establecimientos de crédito.- Dicho proyecto fué considerado en la Comisión respectiva de la Honorable Cámara de Representantes y sobre él rindió concepto favorable el H. Representante Arturo Campo Posada, en febrero de 1.961.-

Consciente de la importancia del tema, la Superintendencia, ha estimado oportuno realizar un nuevo trabajo, con el fin de poder presentar al Congreso Nacional un nuevo proyecto; para tal efecto se constituyó una comisión de trabajo con la participación de los señores Superintendentes y los abogados de la Oficina Jurídica.- El Proyecto, al recoger las experiencias acumuladas en los 44 años de vigencia de la Ley 45 de 1.923 y las nuevas tendencias sobre la materia, se encamina ante todo, a ser un estatuto armónico y actual, frente a la dispersión legislativa y al anacronismo, que en

muchos casos son manifiestos en el ordenamiento vigente.-
Acorde con estos desarrollos se encamina a armonizar la -
actividad de la Superintendencia Bancaria, dotándola de -
instrumentos eficaces para el cumplimiento de su misión -
de control, vigilancia e inspección y de modo particular -
se regulan sus funciones en los casos de toma de posesión-
y liquidación de los establecimientos de crédito.-

En términos generales, el espíritu que se pretende consig-
nar en el Proyecto en estudio, puede resumirse así:

Capítulo Primero.-

En él se aspira a consagrar una definición de Estableci-
mientos de crédito como género de las distintas entidades
que desarrollan actividades en este campo, determinando -
sus especies, de acuerdo con las funciones que les son --
propias y la naturaleza de sus recursos, en Bancos comer-
ciales, Hipotecarios, de Crédito Popular, de Fomento y --
Corporaciones Financieras.- Igualmente, se precisa el sig-
nificado de algunas palabras de carácter técnico y de uso
frecuente en las disposiciones posteriores.-

Capítulo Segundo.-

Tratará del Superintendente Bancario, de sus funciones en
materia de control, vigilancia e inspección sobre los es-
tablecimientos de crédito.-

Se determinarán las normas generales sobre la organización

administrativa del Despacho, conservando su dependencia del Ministro de Hacienda para efectos claramente expresados, y su autonomía general de acción; las condiciones mínimas de competencia personal de sus colaboradores y el régimen de inhabilidades y reserva de los funcionarios y excolaboradores. Se prescindirá del sistema anglo-sajón de la Ley 45 de 1.923 para determinar la autenticidad de sus actos, a fin de acomodarse al sistema general del Código.-

Capítulo Tercero.-

Establecimientos de Crédito.-

Se regularán aspectos generales de todos los Establecimientos de Crédito: fundación, capital, reservas, encajes, administración y fiscalización; las solemnidades y medios de publicidad, que aseguren la validez y autenticidad de los actos de constitución y reformas de Estatutos y el conocimiento de los terceros de las circunstancias relativas a estos extremos y a la representación legal.-

Capítulos Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo y Octavo.-

En estos Capítulos se estructurará el régimen de los distintos establecimientos de crédito, de acuerdo con la misión que deben cumplir en el campo del servicio de crédito.- Se consagrará una conveniente especialización de cada uno de ellos y se marcará una pauta fundamental de sus opera--

ciones, según el sector económico cuyas necesidades de crédito deba atender.-

De otra parte, se determinarán los medios, que junto con su capital, constituyen sus fondos de operación.- En estos Capítulos se fijarán las líneas básicas sobre las cuales la reglamentación de las autoridades monetarias pueden trazar la política conveniente al desarrollo nacional, superándose así la híbrida situación actual.-

De acuerdo con la especie de establecimiento, Banco Comercial, Hipotecario, de Crédito Popular, de Fomento, o Corporación Financiera, se determinarán los capitales mínimos de operación, los términos y condiciones dentro de los cuales pueden desarrollar sus actividades y los límites y prohibiciones que deben guardarse en previsión de los riesgos propios del campo específico en que deben actuar.-

La emisión de cédulas por parte de los Bancos hipotecarios, el desarrollo de sus Secciones de capitalización y la emisión de bonos por parte de los Bancos de Fomento y las Corporaciones, recibirán en el Proyecto un amplio tratamiento para recoger la experiencia de los últimos años sobre el particular.-

Capítulo Noveno.-

Secciones de Ahorros.- Su establecimiento, funciones, encajes, garantías, inversión de los dineros depositados, reci

birán en este Capítulo la consideración lógica del fomento del ahorro y la seguridad del depositante como bases fundamentales de la emisión que en el campo económico social pueden cumplir los establecimientos de crédito a través de estas Secciones.--

Capítulo Décimo.--

Secciones Fiduciarias.-- Se conservarán en ellas las normas básicas del Estatuto vigente, adecuándolas al ordenamiento general del país.-- Se precisarán y ampliarán sus funciones, con el fin de lograr para ellas un desarrollo acorde con la importancia universal del sistema del fideicomiso y los encargos fiduciarios.--

Capítulo ONCE.--

~~Toma y posesión y liquidación de los establecimientos de crédito.~~ Este aspecto, de grande novedad e importancia en la Ley 45 de 1.923 y que representó en su momento un avance en la legislación, regida hasta entonces por las disposiciones sobre quiebra del Código de Comercio, fué quedándose atrás en algunos aspectos que en otro ordenamiento aseguran en mejor forma los derechos de los acreedores.--

Capítulo Doce.--

Del contrato de cuenta corriente bancaria.-- La falta de diligencia y cuidado en la apertura de Cuentas Corrientes,

el desconocimiento de las más elementales normas de prudencia por parte de algunos funcionarios bancarios en el desarrollo del contrato, y la omisión de las prescripciones que al respecto consagran los acuerdos interbancarios --, han facilitado la comisión de frecuentes delitos, en perjuicio del público en general, y de los mismos establecimientos de crédito, y han hecho perder al cheque las calidades que la ley le ha atribuido y sus efectos en el campo de las transacciones económicas.--

El Proyecto consagrará las causales por las cuales el Banco puede abstenerse de pagar el cheque y establecerá que cuando no haya provisión de fondos se atenderá a ésta como causal principal.-- Se determinarán igualmente, las causas que dan lugar a la cancelación de la Cuenta Corriente por el mal manejo y la prohibición de abrir al sancionado nueva Cuenta en el mismo establecimiento o en otro.--

En la misma forma hay un proyecto de ley sobre organización, funcionamiento y control de Compañías de Seguros, -elaborado por la misma Superintendencia en 1.967, que tanta falta hace.--

Mr. GUSTAVO RODRIGUEZ VAIDES

Alumno C E M 1.969

B I B L I O G R A F I A

= = = = =

- 1 = ANALISIS DE LA MONEDA Y DE LA POLITICA MONETARIA COLOMBIANA.- Arvids Kalmins 1.963.-
- 2 = LEGISLACION BANCARIA COLOMBIANA.- Carlos Tulio - Angel - 1.959.-
- 3 = MONEDA, BANCA Y TEORIA MONETARIA.- Fernando Gaviria - 1.965.-
- 4 = INFORME DE LABORES RENDIDO POR EL SUPERINTENDENTE BANCARIO AL MINISTRO DE HACIENDA EN 1.967.-
- 5 = ESTADISTICAS DE LA DIVISION DE ESTUDIOS TECNICOS DE LA SUPERBANCARIA.-
- 6 = BOLETINES DE LA SUPERINTENDENCIA BANCARIA DE MARZO, MAYO y JUNIO de 1.969.-

= = = = =

ANEXO "A"

RESUMEN DE CANTIDAD DE BANCOS DE 1.960 A 1.969

	<u>1.960</u>	<u>1.963</u>	<u>1.966</u>	<u>1.967</u>	<u>1.968</u>	<u>VI/69</u>
BANCO DE LA REPUBLICA	25	25	26	26	27	27
BANCOS COMERCIALES NACIONALES	592	701	1.009	1.044	1.056	1.062
BANCOS EXTRANJEROS	26	34	40	44	57	64
CAJA AGRARIA	420	536	607	611	639	647
BANCO CENTRAL HIPOTECARIO	28	30	35	36	39	39
CIRCULO DE OBREROS	15	15	14	15	15	17
OTROS (*)	10	5	2	2	2	2
T O T A L	<u>1.122</u>	<u>1.346</u>	<u>1.733</u>	<u>1.778</u>	<u>1.835</u>	<u>1.858</u>

(*) AGRICOLA - HIPOTECARIO , HIPOTECARIO - POPULAR , PRENDARIO - NACIONAL

Y DE-ORIENTE. —

CAPITULO III**COMERCIO Y TRANSPORTE DE COLOMBIA**

- A - INTEGRACION VIAL DEL PAIS.**
- B - VOLUMEN DE TRANSPORTE TERRESTRE, AEREO Y-MARITIMO.**
- C - COMERCIO INTERNO Y EXTERNO, ORGANIZACIONES-BASICAS.**
- D - CONCLUSIONES.**

CAPITULO 3

COMERCIO Y TRANSPORTE EN COLOMBIA

SECCION I

GENERALIDADES .-

1.- Objeto y Alcance.

Durante mucho tiempo, la Escuela de Guerra, tuvo casi como único tema, el de la historia de las guerras. Es así como solo la epopeya había de llevarse a los altares de Clío; y eran los grandes capitanes, los ejércitos, las batallas y los patibulos, los temas asignados a quienes estaban de turno para presentar los trabajos, que hoy nos corresponde elaborar por término de curso. Lo que no tenía avisos de guerra, parecía pálido y sin importancia. Luego, han venido otras tendencias: se asignan trabajos que permiten estudiar la vida de los pueblos por todas sus facetas. Ya no es solo sobre las historias sangrientas de la humanidad o de nuestra patria, sino también sus hechos pacíficos; sus afanes por el progreso; sus anhelos de libertad y de ciencia; sus esfuerzos por aumentar el bagaje intelectual del oficial por medio de conocimiento de las Artes, la Industria, la Geopolítica, la Sociología, la Psicología y la Economía de nuestro País. Y ahí en esas campañas incruentas hay también grandiosos combates, victorias, desastres y paladines de magníficas proezas.

Muchos campos de nuestra historia, no se han tomado como tema todavía; esperando están a los futuros alumnos de la Escuela de Guerra que vayan a buscar allí los tesoros que guardan. Plumas de

oro han pasado las singulares hazañas de la conquista, los plácidos días coloniales; las épicas jornadas de la Independencia; la vida -borrascosa de la república; pero aún están sin escribir relaciones extensas y documentos actualizados sobre nuestras monedas, nuestro comercio, nuestra deuda exterior, nuestros transportes (para aludir al tema que me ha sido asignado) y sobre tantas cuestiones de asuntos administrativos que darían lugar a interesantes monografías, de gran interés para el oficial de la época moderna.

Muy sucintamente trataré de exponer los principales episodios de la historia y desarrollo del transporte en Colombia : Historia llena de ilusiones y de fatigas; de esperanzas y de caídas; de triunfos y de catástrofes.

"El prodigioso desarrollo de las vías férreas, marítimas, terrestres y aéreas dice L. Bacle - es un fenómeno no más importante en la historia de la Humanidad, que la mayor parte de los hechos políticos de que ella ha conservado el recuerdo. Es el destinado a tomar parte en sus anales al lado del descubrimiento de América o de la invención de la Imprenta por ejemplo, porque es él quien ha sacado casi inopinadamente todas las consecuencias últimas que habían permanecido en estado latente durante siglos".

Y ella es una gran verdad. ¡Qué transformación han producido las vías férreas desde el día de 1.830 en que Stephenson, el padre de la locomotora, inauguraba el primer tren entre Liverpool y Manchester ante el Duque de Wellington y Sir Robert Peel !.

El ferrocarril, el auto y el avión han dominado el mundo y

modificado por completo la vida del hombre. Aún más : han sido el me
dio para transportar los inmensos componentes de los conjuntos de en
samblaje para vehículos espaciales que quizá habrán de cambiar la vi
da en la luna.

Y bajando de la esfera mundial a Colombia ! Que cambios ha-
brán de venir en todas las fases de nuestro organismo, cuando nues-
tro territorio este cruzado por líneas de acero, rutas pavimentadas,
campos de aterrizaje y puertos marítimos, acordes con la era moderna
pauta donde se describe el progreso y resuene el pitazo de la civili-
zación, desde las playas de nuestros dos mares hasta lo más recóndi-
to de nuestros bosques y llanuras y la más abrupta de nuestras monta-
ñas!. Y ya en los 44.010 kilómetros de vías que tenemos, cómo se vé-
bratar una nueva vida enseñorarse el progreso donde antes vegetaban-
el atraso y la ignorancia. Un auto, un tren o un avión que llega a-
las aldeas o a las ciudades, es como una antorcha en una cueva antes
cubierta de tinieblas.

Para construir las vías que hoy tenemos, el País ha tenido-
que recorrer su doloroso viacrucis. Pudimos ser de los primeros en -
aprovechar el invento del ferrocarril, pues vino a Colombia el hijo-
de Stepheson en los días en que rayaba su alborada. Nuestras guerras,
nuestros motines y nuestra política mezquina, fueron obstáculos para
que no entráramos durante el pasado siglo en la era de los ferroca -
rriles y no retardáramos en el desarrollo del transporte automotor al
comienzo del presente. De nuestra debilidad y pobreza se han aprove -
chado muchas veces, extranjeros codiciosos; nos han burlado y en vez-

de adelanto nos han traído miseria.

Nuestros antepasados no vieron el penacho del humo correr sobre nuestros campos, sino venir cuantiosas reclamaciones diplomáticas y hoy vemos que para construir una carretera, prolongar un ferrocarril, dependemos de la financiación extranjera.

" La humanidad progresa padeciendo " - Dijo Cantier y a Colombia le ha tocado ver esa gran verdad. Es, sobre todo, la rutina - el grande enemigo de la innovación. Aquí se refirió que el pagar el el primer tren por la sabana, salió un campesino a detener con su guayacán aquel monstruo que hoyaba su cortijo. Verdadero o falso, - aquello es un símbolo. Es lo inveterado en lucha contra el miedo. - Y algo semejante se conoce en la historia del Aire : un ilustre aviador, "Vedrines", fue atacado por un águila sobre las cumbres del Guadanama cuando hacia su viaje aéreo de París a Madrid.

Afortunadamente, gracia a colosales esfuerzos, nos ha tocado a la actual generación ver abrirse para nuestro País la época del adelanto en vias de comunicación. Para nuestros antepasados quizá fue un sueño la llegada a estas altitudes de la veloz locomotora pero quizá tenía ello como loca fantasía; talvez les parecía una quimera que existieran velocidades superiores a las de su brioso corcel, movidas por rieles, durmientes y calderas. No conocían más que "el tren expreso" de Campoamor.

Cuantas veces al cruzar sobre paciente mula bajo un sol de canícula, las campiñas de occidente, delirarian por una carretera o un camino de hierro (como ellos le llamaban), que los transportara a

la orilla del opulento Magdalena sin tantas y tan terribles fatigas y estoy seguro, les debió parecer un anhelo irrealizable. Más en honor a esos anhelos y deseos de nuestros antepasados, hoy debemos bendecir a quienes emprendieron las obras, quienes perseveraron en ellas, quienes han logrado coronarlas. A mi juicio, son hombres de progreso y de industria acreedores al más alto galardón.

Sus progresos, deben ser estímulo para quienes hoy están en la labor o quieren empezarla. Se han vencido los grandes obstáculos; se han cruzado los Andes con carreteras; se han trepado las locomotoras como acémilas jadeantes por sobre escarpadas laderas; se han unido los océanos para ligar nuestros puertos con grandes transoceánicos y se han construido aeropuertos en las cimas y en los llanos. Ya se deslizan por vegas y altiplanicies cual reptiles antediluvianos los trenes, grandes remolques automotores cargados de pasajeros, víveres y mercancías, allí donde antes desfallecían los brutos bajo el peso de sus grandes fardos y pasaban las gentes rendidas de sed y cansancio.

SECCION II

INTEGRACION VIAL DEL PAIS

2.- Reseña Histórica y Desarrollo del Transporte.

Como quiera que es sumamente difícil comentar la historia de los transportes en forma conjunta, se ha creído conveniente analizar por separado sucintamente la historia y desarrollo en sus distintas ramas : primero - automotor

segundo - ferroviaria

tercero - marítima

cuarto - aérea

presentando una visión panorámica con el acopio de la mayor información estadística que se obtuvo en cada caso, a objeto de lograr estructurar un trabajo, que permita orientar una futura análisis sobre el desarrollo y control de uno de los principales servicios públicos del País, ya que es un hecho el desconocimiento que se tiene de la trascendencia que para las fuerzas militares, representa el sistema de conducciones tanto de pasajeros como en mercadería.

Es de reconocer que el trabajo presentado es apenas el principio de un estudio integral sobre la materia, que exige por lo menos dos años completos de labor permanente de expertos sobre el particular, con estadísticas comparativas entre uno y otro año. Esto se puede afirmar, porque se agotaron las fuentes de información para llevar a cabo el objeto buscado y honestamente, es poco o nada lo que existe estructurado, por múltiples problemas expuestos en cada una de ellas, nacidos de la falta de política estatal sobre la materia hasta ahora en desarrollo, a través del Instituto Nacional de Transportes creado por el Decreto No. 770 del 24 de Mayo de 1.968 actualmente en vía de organización y obtención de datos estadísticos.

Con base en estos datos, y los obtenidos en las oficinas de relaciones públicas de los Ferrocarriles Nacionales y en los textos gentilmente facilitados por el Doctor GONZALEZ, fue posible el análisis de las distintas ramas del transporte a nivel nacional.

Transporte Automotor .-

a.- Primera etapa : De los senderos.-

Colombia es un país de extensión territorial compleja y abrupta orografía, con una población dispersa, como resultante de su diversidad de características físicas y climáticas; esto ha obligado a la nación a hacer un esfuerzo excepcional para superar muchas dificultades en el transporte y en la comunicaciones. Mas si tenemos en cuenta las cuatro zonas comerciales diferentes y virtualmente aisladas, someramente podemos sintetizar la historia del desarrollo del transporte automotor en las siguientes etapas : Primera etapa, la podemos denominar "DE LOS SENDEROS" usadas por los aborígenes, que tenía como característica especial el ser de doble vía para dar comodidad y suavidad a sus paseos a los soberanos. Ya con la llegada de los conquistadores, aparecen las trochas hechas por los indios. Así vemos que QUESADA penetró por Muequetáque que se comunicaba con el norte del río Magdalena. La vía trazada por la nación de los Quitos fue utilizada por Belalcázar y el camino de Pasca y Fosca fue la ruta de Federmán.

Más tarde, en época de la colonia los senderos fueron convertidos en "Caminos reales" por los españoles, quienes los conservaron y mejoraron de acuerdo a medidas tomadas por la Real Audiencia, a través de los cabildos que además en 1.539 dispusieron "que tanto los indios como los encomenderos debían hacer caminos transitables con re-cuas, lo mismo que construir puentes y pontones". En 1.717 se estableció una especie de peaje sufragado por los mercaderes y cuyo monto -

fue destinado a la construcción de puentes.

La vía más importante de la época, era la que unía el Río Magdalena en sus dos puertos, HONDA y MARIQUETA con Santa Fé. Vale recordar que don Pedro de Olaya remató "por \$ 3.000.00 de buen oro" la apertura de la vía Mariquita-Santafé.

Entre los gobernantes españoles, fue el Virrey Espeleta quien más se preocupó por el desarrollo vial del País. Entre sus obras está la construcción del puente del Común, a base de contribuciones de los hacendados de la sabana y regiones aledañas, favorecidas con su construcción.

Durante la colonia se prestó más atención a la construcción de nuevas vías que al mantenimiento de las ya existentes, lo que ocasionaba frecuentes quejas por el mal estado de los caminos.

En tiempo de la República, aunque los progresos logrados fueron pocos debido a las continuas guerras civiles, los esfuerzos se encaminaron a ampliar la ramificación vial y conservar las vías existentes.

En 1.863 el Geógrafo Don Felipe Pérez afirma : "No hay más sendas que las que trazaron los Conquistadores al acaso, o que encontraron de los aborígenes y que después de han ido ensanchando y ahondando con el uso frecuente".

Se puede afirmar que la única obra de importancia y primera carretera Colombiana fue la calzada macadamizada de 45 kilómetros entre Bogotá y Las Manzanas al occidente de Facatativá, construida duran

te la administración del General JOSE HILARIO LOPEZ. (1.849 - 1.853).

Sintetizando, durante el siglo pasado, solo se realizaron estudios y tratados rudimentarios y se iniciaron algunas vías férreas, - que veremos al hablar de los ferrocarriles.

Segunda Etapa : 1.900 a 1.927.-

De incipiente desarrollo pero de gran incremento durante el gobierno del General Rafael Reyes, cuando llegaron los primeros vehículos al país y se construyeron los primeros $7\frac{1}{2}$ kilómetros de la carretera central del norte, con un costo aproximado de \$ 7.500.00.

En las siguientes administraciones hubo cierto descuido, tanto en la conservación como en la construcción de carreteras. Aquí vemos que mientras en 1.919 existían 451 kilómetros de carretera nacionales, 7 años más tarde en 1.926 solo existían 356 kilómetros.

c.- Tercera Etapa : 1.927 a 1.940.-

El incremento se caracteriza por la vinculación de grandes sumas oficiales para construcción de carreteras, sumas que constituían más del 30% del presupuesto de obras públicas; por las primeras importaciones de vehículos aprovechables para el transporte industrial en coordinación con la navegación fluvial y con los ferrocarriles, quedando comunicados en forma aceptable los principales centros industriales y comerciales del país. Se termina la carretera Medellín - Pereira y conectada esta ciudad con Cali y Bogotá, y produjeron los primeros transportes a distancias superiores a los 300 kilómetros, aunque con un costo exageradamente elevado (8 a 10 centavos por tonelada kilóme-

tro). Con la iniciación de la segunda guerra mundial, el País se vió - - obligado a producir diferentes artículos que antes de importaban, y se - - fortaleció el comercio interior con gran beneficio para el desarrollo - - del transporte. De acuerdo a las estadísticas que se tienen al finali- - zar el año 40, había en circulación más de 25.000 vehículos incluyendo de pasajeros, de carga, oficiales y particulares.

d.- Cuarta etapa - 1.941 a 1.945.-

Se inicia la legislación estatal y las incipientes empresas - toman forma jurídica dando origen al sistema de afiliación, el cual se prolonga hasta nuestros días.

Es por esta época cuando el Estado interviene en forma más o menos ordenada creando la primera oficina de transporte, encargada de atender los múltiples problemas que surgen entre empresarios y usua - rios; se reglamenta el control de rutas y tarifas.

Durante este periodo, el esfuerzo del gobierno se dirige a la ampliación de las carreteras, construcción de puentes y asfaltada de - vías. El transporte automotor se iguala al fluvial y ferroviario, que hasta entonces tenían un dominio bien marcado, sobre éste.

No obstante que las importaciones de vehículos fueron bastante reducidas por la situación Internacional principalmente, al término de esta etapa el país contaba con 31.129 vehículos matriculados de todos los tipos.

e.- Quinta etapa : 1.946 - 1.953.-

Esta etapa se caracteriza por los siguientes hechos bien -
marcados en la historia del transporte automotor en el País :

(1) La gran demanda de servicios, para lo cual la mayoría -
de los empresarios no estaban preparados, lo que contribuyó al colap -
so que se presentó en 1.948, especialmente por el salto que tuvo que
dar el elemento humano vinculado a esta actividad, teniendo que pasar
de comisionista a empresario, lo cual no fue fácil.

(2) El esfuerzo por vincular el sector andino con las cos -
tas a fin de facilitar el comercio exterior.

(3) El estado en que quedaron las carreteras a consecuencia
del invierno de 1.949 - 1.950 y,

(4) La contratación de la asistencia técnica Internacional -
para armonizar de una manera técnica y sistemática el tránsito normal
por las distintas vías.

Al terminar el año de 1.953, ya estaba prácticamente comuni -
cada la costa Atlántica con el interior del país, por medio de la ca -
rretera troncal de occidente, y fue así como un nuevo volumen de car -
ga se desvió hacia la carretera; la ganadería de Bolívar, las importa -
ciones de los dos principales puertos del litoral y la producción de -
Barranquilla.

El parque automotor para ese año era de 122.873 vehículos, y
el país contaba con 23.480 kilómetros de carretera, que permitían el
tránsito desde Ipiales hasta Barranquilla; desde el sur del Departa -

mento del Huila hasta Ocaña y dos carreteras transversales atravesaban el territorio nacional de Oriente a Occidente.

Este desenvolvimiento casi gigantesco del transporte automotor, fue atendido pasivamente por el estado, y como no se pusieron las bases legales para control de empresas, para el tránsito de vehículos y para la fijación de tarifas, se acumularon problemas que aún no se han terminado de resolver en forma definitiva.

Sin embargo, es de anotar que por sugerencia de La Misión Courier "contratada por el Gobierno", se creó en 1.950 el "Comité de Desarrollo Económico" el cual inició el estudio relativo a carreteras y determinó las siguientes conclusiones :

(a) Llevar a cabo la reconstrucción total de las vías del País.

(b) Dividir el programa de tres años, en dos etapas, para obtener la meta de 5.261 kilómetros en construcción y reconstrucciones de carreteras nacionales, ya existentes". (CEDE 1.962 página 12).

f.- Sexta Etapa : 1.954 - 1.968.-

A partir de 1.954 se marca claramente una nueva etapa del transporte automotor, el cual tomó auge sobre otros medios de comunicación, ferrocarriles por ejemplo, ya por aspectos topográficos, ota para aprovechar las brechas o senderos que hacían menos onerosa la construcción de vías interdepartamentales, intermunicipales o accesos a centros de explotación, sobre todo de empresas petroleras. La primera década se caracteriza por un aumento desmedido de vehículos, una oferta-

exagerada de transporte, anarquía en las empresas y el intento de una reglamentación por parte del Gobierno, que en nada benefició la economía.

Los problemas toman en esta etapa una forma definida; se presenta una economía en crecimiento, frente a un transporte automotor que moviliza ya el 60% la carga, completamente anarquizado; sin una empresa organizada que hiciera frente a los conflictos económicos y con proyecciones muy difíciles para el futuro.

El crecimiento de la red intermunicipal por la proliferación de ciudades en el occidente Colombiano, la falta de estudios sobre las necesidades de transporte, sobre la elasticidad de la demanda, sobre el crecimiento de la industria, permitió las importaciones de 1.954, 1.955 y 1.956 que crearon positivas dificultades en los años de 1.957 y 1.958.

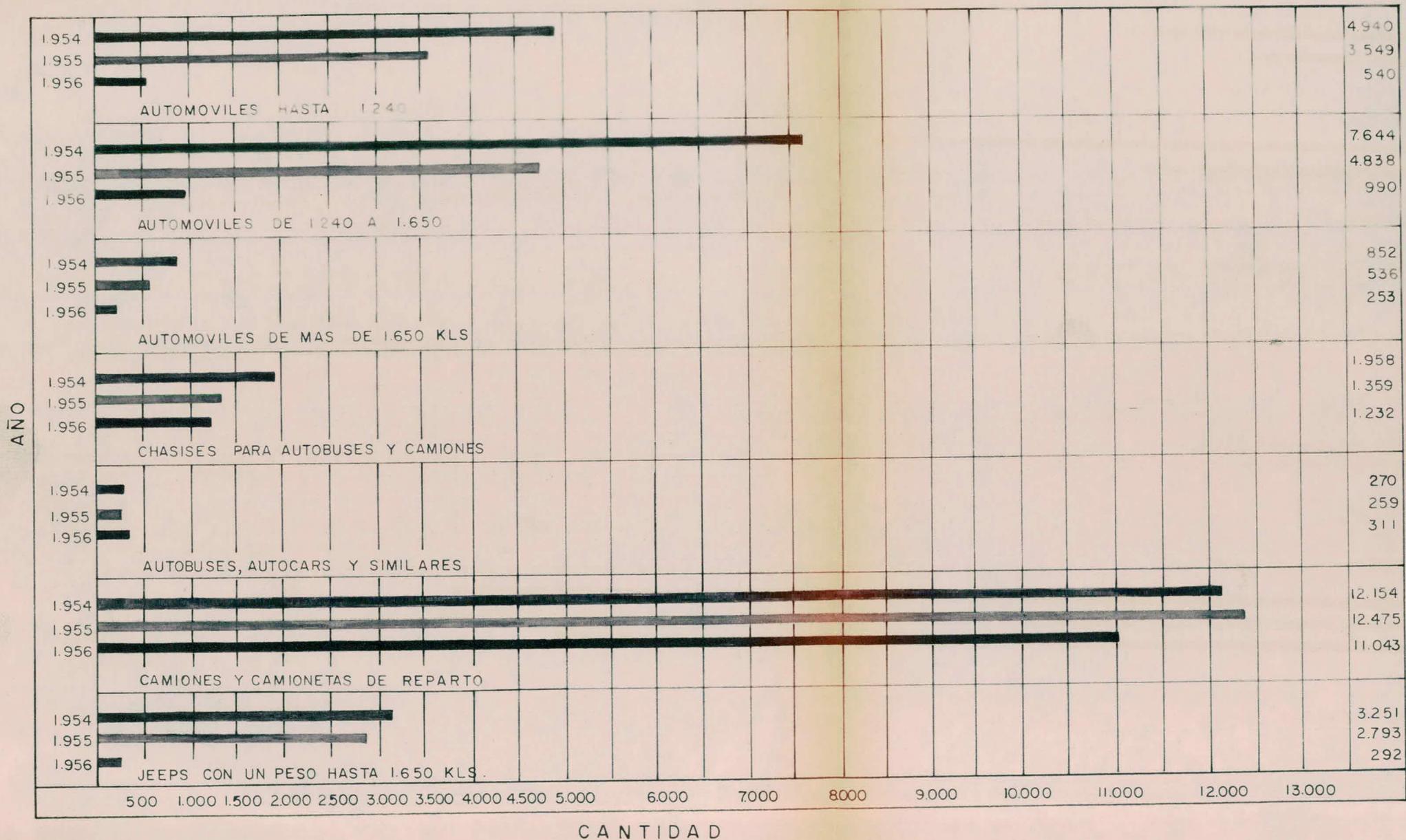
Hasta entonces se ve con evidencia lo insuficiente de las medidas tomadas sobre la materia y aparece de cuerpo entero la ineffectividad de los organismos estatales encargados de orientar la industria.

En los años de 1.954, 1.955 y 1.956 las importaciones de vehículos excedieron todas las cifras y es así como para fines de 1.957 el país contaba con 169.837 aparatos. Como puede apreciarse en el cuadro No. 1 de importación de vehículos para los años citados, (Fuente Estadística Nacional y Cepal).

Es la época en que los trabajos sobre carreteras tomaron mayor importancia; para fines de 1.956, existían en el país 28.611 Kiló

IMPORTACION DE AUTOMOTORES EN 1.954 - 1.955 - 1.956

CUADRO N° 1



metros de carreteras en estado normal de servicio sobre 20.804 que existían en 1.952, de acuerdo con discriminación hecha en el cuadro No. 2, "kilómetros de carreteras 1.953 - 1.956", en el cual además puede apreciarse que el desarrollo de la red vial de carreteras en el período que se indica fue bastante considerable.

En 1.958 podemos considerar que se cierra el primer período de esta etapa y se abre otro de proporciones incalculables, en el cual entra ya la tecnificación y la planeación, tanto en los empresarios como en el Gobierno.

Es prácticamente hasta esta época cuando aplican muchos de los programas de que se había venido hablando desde 1.845 durante la "primera administración del General MOSQUERA quien ya para su tiempo ordenó y dirigió un estudio sobre un programa de vías nacionales "(Columbia en cifras 1.968 página 448).

En 1.958 se reanudaron las prácticas legislativas de incorporar al plan nacional numerosas carreteras de exclusivo interés regional y de ordenar la nacionalización indiscriminada de otras ya construidas, con perjuicio para la eficiencia de los trabajos de conservación y construcción. Al establecerse que esto se debía a que a la Ley Normativa No. 12 de 1.949 se le había hecho modificaciones que además trajeron como consecuencia la inoperancia, fue necesario que en 1.960 el gobierno sometiera al estudio del Congreso un programa de carreteras que permitiera nacionalizar las inversiones y asegurar el desarrollo técnico del ministerio de Obras Públicas.

Las normas generales propuestas comprenden cuatro aspectos mi

KILOMETROS DE CARRETERAS EN EL PERIODO 1.953 - 1.956

CUADRO N°2

AÑOS	NACIONALES	DEPARTAMEN- TALES	MUNICIPALES	PARTICULARES	TOTAL
1.953	13.898	7.504	681	1.397	23.480
1.954	13.898	8.362	1.035	1.451	24.746
1.955	13.711 (1)	9.522	2.118	1.668	27.019
1.956	14.173	10.197	2.353	1.888	28.611

(1) La disminución sobre el año anterior se debe a rectificación en la vía.

FUENTE : Ministerio de Obras Públicas.

nimos, que son los que rigen y orientan el plan vial Nacional actualmente y que podemos sintetizar así :

(1) Determinación de las vías cuya construcción por ser de interés fundamental para el país, es de exclusiva responsabilidad de la nación y de las condiciones bajo las cuales la Nación pueda asumir la conservación de otras vías.

(2) Determinación de las vías que por ser de cierto interés-regional, deben ser construidas conjuntamente por la nación y los departamentos; y la manera de repartir los aportes, respecto a cada sección, en forma que los departamentos menos desarrollados obtengan mayor ayuda; y establecimiento dentro de cada sección, de oriterios y prelación basados en la contribución de cada vía al desarrollo económico de las regiones, especialmente por medio de la incorporación a la economía de tierras y poblaciones.

(3) Determinación de las vías de interés predominantemente local, para las cuales, además de los aportes de la Nación y de los departamentos, debe exigirse la contribución económica de los municipios o de los vecinos interesados; y de la forma de repartir las cuotas, estableciendo una reglamentación administrativa y fiscal que haga posible la inversión conjunta.

(4) Establecimiento de sistemas que aseguren para la construcción y conservación de carreteras, la contribución económica de los usuarios del transporte automotor.

Además, para poder adelantar el desarrollo de la red secunda

ria que nutre a las troncales y para evitar las pugnas de intereses regionales, se establece :

La construcción de carreteras regionales de acceso a las troncales debe corresponder en principio a los Departamentos. Control técnico por parte de la Nación. La justicia distributiva entre las regiones y las condiciones para que el País tienda hacia un desarrollo equilibrado puede obtenerse a través de un "fondo de coparticipación" o "fondo de equilibrio regional". La suma global que se destina en el presupuesto a las carreteras regionales o de acceso a las troncales, debe distribuirse de acuerdo a reglas aritméticas fijas que tengan en cuenta factores como ingreso Departamental, número de kilómetros de carreteras construidos, la extensión superficial, la población y otros, buscando favorecer a los departamentos menos desarrollados. Con base en la política anteriormente expuesta se crea en 1.960 el Fondo de Caminos Vecinales, para solucionar las necesidades viales regionales que la situación fiscal de los departamentos no les permitía acometer. El fondo facilitó el empleo cooperativo de recursos naturales, departamentales, municipales, de entidades como el Incora, la Corporación de los Valles del Magdalena y el Sinú, la CVM, la Federación Nacional de Cafeteros y de los particulares. La construcción de carreteras recibió entonces un considerable impulso y es así como para 1.963, el País contaba con 16.734 kilómetros de carreteras nacionales y 14.851 kilómetro de carreteras Departamentales.

A partir de ese año, la nación ha venido aumentando al máximo los esfuerzos por mejorar los sistemas de transportes en todas las ramas e incluso ha absorbido un buen número de carreteras que original -

mente fueron construidas por los departamentos, con especificaciones - deficientes, lo cual ha hecho compleja la conservación y reconstrucción para poderlas ajustar al diseño geométrico y estructural que el desarrollo del transporte moderno exige. Los esfuerzos hechos durante estos últimos años, los podemos analizar al vez el estado actual del Plan vial Nacional.

3.- Estado actual del transporte automotor en Colombia.

a. Vías.

Al analizar el estado actual del sistema de transporte automotor, encontramos que el aspecto más importante es el desplazamiento continuo de los ferrocarriles y el sistema fluvial, tanto en pasajeros como en carga por el transporte en carretera.

A partir de la época en la cual el transporte automotor empezó a tomar cuerpo definido entre la industria nacional, es este sistema el que ha tenido más desarrollo en Colombia, por causa de su agilidad, rapidez y relativa seguridad dentro de todos los medios de transporte nacionales, no obstante que ha sido explotado con un criterio empírico a través de todas las épocas de su desarrollo, con perjuicio para la economía nacional.

De acuerdo con las estadísticas obtenidas en el Instituto de Transporte y en el Ministerio de Obras Públicas, el Plan Vial del País - actualmente cuenta con un total de 38.138 kilómetros de carreteras de los cuales se encuentran pavimentadas 4.815; y 33.323 sin pavimentar; - 1.221 en reconstrucción y 1.079 en proyecto. De los datos anteriores se puede establecer que solo un 23% de las carreteras nacionales están pa-

vimentadas. (Anexo No. 1 "Estado de Carreteras en Junio de 1.969".).

De este gran total de carreteras 19.020 kilómetros están a cargo de la Nación, a través del Ministerio de Obras Públicas, el cual para su administración y conservación, ha establecido 21 distritos, de acuerdo a la división política del país. (Cuadro No. 3 "Longitud de carreteras a cargo de los Distritos"). Los otros 19.118 kilómetros están a cargo de los Departamentos, cuyas extensiones y especificaciones se pueden apreciar en el cuadro No. 4 "Carreteras a cargo de los Departamentos".

b. Vehículos y Transporte.

En relación con el parque automotor con que actualmente cuenta el país, se puede dividir en dos categorías : para pasajeros en sus distintos tipos y para carga de acuerdo a su tonelaje (Cuadro No. 5 "Parque Automotor del País") en la cual puede apreciarse el desarrollo e incremento que ha habido durante los últimos 10 años al recordar que para 1.957 el país contaba con un total de 169.837 vehículos en total.

Con relación a la capacidad transportadora de carga el país es total en cuanto a los vehículos recorridos, es decir no es frecuente el transporte a media carga. Debido a la falta de preparación del empresario transportador para hacer una eficiente coordinación de los tráficos y en la imposibilidad en que se encuentran los propietarios de vehículos para recibir una información precisa sobre las corrientes de carga, el movimiento general de los camiones cubre muchos trayectos completamente vacíos, con lo cual se desperdicia una considerable capacidad calculada en 148.469 toneladas por semana, dato por demás demostrativo de-

DISTRITOS		DISTRIBUCION POR TIPO DE SUPERF.		TOTAL	DISTRIBUCION POR DIVISIONES POLITICAS																										
Nº	SEDE	P A V.	NO.PAV.		I	ATL.	BOL.	BOY.	CAL	CAU.	CES.	COR.	CUND	CHO.	GUAJ	HUIL.	MAG.	MET.	NAR.	N.deS	QUIN.	RIS.	SANT.	SUCR	TOL.	VALL	CAQ.	PUT.	VAUP.	S. AND.	
1	MEDELLIN	320	1.345	1.665	1.627				26	12																					
DIV.	OBRAS HIDR(B/quilla)																														
3	CARTAGENA	396	309	705		113	343			8														241							
4	TUNJA	261	1.720	1.981				1.794			79											108									
5	MANIZALES	530	606	1.136	40			643												175	181			63	34						
6	POPAYAN	116	891	1.007					997						10																
7	MONTERIA	168	329	497							497																				
8	BOGOTA	513	518	1.031				10				998												23							
9	QUIBDO		225	225									225																		
10	RIOACHA		435	435										435																	
11	NEIVA	226	803	1.029					45						944									40							
12	VALLEDUPAR	319	957	1.276						664				47		565															
13	VILLAVICENCIO	58	878	936								22					832												82		
14	PASTO	20	1.316	1.336					61									1.070									205				
15	BUCARAMANGA	345	1.150	1.495				30								14			71			1.380									
16	CUCUTA	188	1.666	1.854				47			313								1.367			127									
17	IBAGUE	352	909	1.291				31	126			36												1.068							
18	PALMIRA	413	414	827					116				15								9				687						
19	FLORENCIA	66	198	264											29											235					
20	SAN ANDRES	12	48	60																											
TOTALES		4.303	14.717	19.020	1.667	113	343	1.912	795	1.219	977	517	1.135	240	482	983	579	832	1.070	1.438	175	190	1.615	241	1.194	721	235	205	82	60	

CARRETERAS A CARGO DE DEPARTAMENTOS

CARRETERA Y TRAMO	LONGITUD TOTAL CONSTRUIDA EN KM.	LONGITUD EN KILOMETROS DE CARRETERAS:													
		PAV.	GRAVA	SUELDO.NAT.	ANCHOS DE BANCA			OBRAS DE DRENAJE		ESTADO FISICO			TERRENO		
					Menos de 4 M	4 a 6 M	Menos de 6 M	Definit.	Prov.	Bueno	Regular	Malo	Plano	Ond.	Mont.
ANTIOQUINA	2.481.0	-	2.481.0	-	13.0	2.444.0	24.0	2.481.0	-	2.297.0	184.0	-	161.0	1.079.0	1.241.0
ATLANTICO	552.4	338.2	180.0	34.2	-	161.4	391.0	495.1	57.3	249.2	139.4	163.8	378.5	121.9	52.0
BOLIVAR	204.1	-	95.1	109.0	-	156.6	47.5	57.1	124.5 +	10.1	93.5	100.0	87.0	94.6	22.5
BOYACA	860.0	-	552.0	308.0	24.0	736.0	100.0	245.0	615.0	59.0	566.0	235.0	207.0	281.0	372.0
CALDAS	880.0	-	862.0	18.0	-	878.0	2.0	859.0	21.0	450.0	414.0	16.0	11.0	114.0	755.0
CAUCA	426.9	-	264.9	162.0	-	426.9	-	99.0	327.9	-	193.9	233.0	123.9	236.0	67.0
CESAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CORDOBA	267.0	-	155.0	112.0	15.0	179.0	73.0	69.0	198.0	27.0	151.0	89.0	199.0	65.0	3.0
CUNDINAMARCA	2.981.7	95.1	2.499.6	387.0	540.7	1.857.9	583.1	11649#	2.952.	1.213.4	1.019.0	749.3	810.5	944.7	1.226.5
CHOCO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GUAJIRA	342.2	-	30.0	312.2	-	342.2	-	54.0+	224.2+	50.0	174.8	117.4	253.7	55.5	33.0
HUILA	617.5	-	350.5	267.0	295.5	322.0	-	236.0	381.5	60.0	415.5	142.0	171.5	266.5	179.5
MAGDALENA	181.0	-	28.0	153.0	-	175.0	6.0	54.0+	97.0	19.0	42.0	120.0	125.0	45.0	11.0
META	787.0	-	352.0	435.0	271.0	474.0	42.0	344.0	443.0	132.0	271.0	384.0	746.0	36.0	5.0
NARIÑO	771.0	-	643.0	128.0	6.0	765.0	-	522.0	249.0	-	685.0	86.0	101.0	473.0	197.0
N. DE SANTANDER	179.0	-	68.0	111.0	6.0	113.0	60.0	155.0	24.0	62.0	83.0	34.0	58.0	11.0	110.0
QUINDIO	426.0	-	344.0	82.0	-	414.0	12.0	303.0	123.0	7.0	305.0	114.0	6.0	241.0	179.0
RISARALDA	507.0	-	497.0	10.0	-	426.0	81.0	486.0	21.0	243.0	197.0	67.0	8.0	148.0	351.0
SANTANDER	1.861.5	-	837.4	1.024.1	327.1	1.355.4	178.2	924.0+	411.3	756.7	537.0	567.8	390.3	725.0	746.2
SUCRE	164.0	-	76.0	88.0	-	139.0	25.0	159.0	5.0	-	125.0	39.0	33.0	121.0	10.0
TOLIMA	1.353.0	-	707.0	646.0	504.9	849.0	--	845.0	508.0	5.0	821.0	527.0	276.0	251.0	826.0
VALLE	3.276.6	79.0	2.929.7	267.9	162.9	2.872.7	241.0	1.883.6+	1.393.0	560.2	1.996.2	720.2	1.097.7	450.7	1.735.2
	19.118.9	512.3	13.952.2	4.654.4	2.166.0	15.087.1	1.865.8	10.270.8	5.223.7	6.200.6	8.413.3	4.505.0	5.237.1	5.759.9	8.121.9

+ = FALTAN OBRAS DE DRENAJE EN ALGUNAS CARRETERAS.

= OBRAS DE DRENAJE CONTADAS POR UNIDADES NO POR KM.

como se destruye el material rodante de nuestro país. En el Cuadro No. 6 "Tonelaje Movilizado por carretera" se puede observar el total de toneladas transportadas durante el primer semestre de 1.968, cuyas cifras son elocuentes para determinar el desarrollo de esta industria en Colombia.

En relación a los vehículos de pasajeros se ha establecido que su mayor movimiento se efectúa entre los principales centros Industriales (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla), no pudiéndose calcular cual es la verdadera utilización a lo largo de las rutas puesto que los vehículos dejan y recogen pasajeros en el transcurso de la distancia recorrida. Sin embargo de acuerdo a las estadísticas del "Conteo de Tránsito de 1.968" Anexo No. 2, hecho por los distritos del Ministerio de Obras Publicas, se puede deducir que el mayor volumen de pasajeros es transportado por los buses debido a su mayor capacidad y entre las ciudades de tráfico directo, es decir, aquellas que se hallan localizadas entre centros que reciben o ejercen presión económica, mientras que estos registran bajos promedios. Confirman esta tesis las ciudades de Buga e Ibagué que reciben la presión de todo el Occidente y Tunja que recibe la presión del Norte del País. Igualmente se puede establecer que el porcentaje de movilización de pasajeros es el siguiente :

Automóviles 14.7% : Camionetas 17.7% y Buses el 67.6%

Una idea clara del tráfico tanto de pasajeros como de carga se puede apreciar en el "Anexo No. 2" antes citado en donde se establece el promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

4.- Transporte Ferroviario.

PARQUE AUTOMOTOR DEL PAIS

1 9 6 8

TIPO	SERVICIOS			
	O F I C I A L	P U B L I C O	P A R T I C U L A R	T O T A L
<u>PARA PASAJEROS</u>				
AUTOMOVILES	9 24	2 2 . 5 5 4	7 4 . 7 3 8	9 8 . 2 1 6
JEEPS	2 . 2 6 1	3 . 2 4 4	2 6 . 2 3 4	3 1 . 7 3 9
CAMIONETAS (1)	7 2 9	4 9 3	9 . 0 5 0	1 0 . 2 7 2
AUTOBUSES (2)	4 8 8	1 8 . 3 4 3	2 . 5 1 3	2 1 . 3 4 4
<u>T O T A L</u>	<u>4 . 4 0 2</u>	<u>4 4 . 6 3 4</u>	<u>1 1 2 . 5 3 5</u>	<u>1 6 1 . 5 7 1</u>
<u>PARA CARGA</u>				
PANELS Y PIC- KUPS	3 . 2 2 2	2 . 4 7 7	4 1 . 1 0 0	4 6 . 7 9 9
CAMIONES Y VOLQUETAS	3 . 7 5 1	2 5 . 4 2 8	2 1 . 1 5 9	4 8 . 3 3 8
OTROS VEHICULOS (3)	3 6 0	1 . 1 7 0	1 . 3 7 0	2 . 9 0 0
<u>T O T A L</u>	<u>7 . 3 3 3</u>	<u>2 7 . 0 7 5</u>	<u>6 3 . 6 2 9</u>	<u>9 8 . 0 3 7</u>
<u>GRAN TOTAL</u>	<u>1 1 . 7 3 5</u>	<u>7 1 . 7 0 9</u>	<u>1 7 6 . 1 6 4</u>	<u>2 5 9 . 6 0 8</u>

(1) Incluye: Ambulancia, carros mortuorios y celulares

(2) Incluye: Camionetas de 10 puestos en adelante

La historia del ferrocarril en Colombia se inicia con la inauguración del ferrocarril del Panamá el 24 de Febrero de 1.855, en cumplimiento a lo dispuesto por el Congreso Nacional en 1.835 sobre las concesiones para establecer ferrocarriles en Panamá y Portobello; convirtiendo así en realidad una de las aspiraciones del Libertador Simón Bolívar, quien poco tiempo después de concluidas las campañas de 1.819 inició a desarrollar algunas actividades con miras a unir los dos Océanos por medio de un ferrocarril a través del Istmo de Panamá.

Es hasta el 23 de Mayo de 1.868, cuando se ordena por Decreto la construcción del segundo tramo de ferrocarril entre Cartagena y Calamar, y sin embargo su construcción solo se inicia en 1.891.

El 16 de Mayo de 1.865 por medio de Decreto Legislativo, se autorizó la construcción del ferrocarril de Cúcuta, el cual se comenzó a construir hasta 1.871, inaugurándose los primeros 14 kilómetros el 10 de Febrero de 1.880 y los otros 18 kilómetros se inauguraron el 30 de Julio de 1.888. Posteriormente el 17 de Abril de 1.893 se contrató la construcción del ramal de Cúcuta a la frontera Venezolana, el cual se concluyó el 9 de Septiembre de 1.897.

El 5 de Junio de 1.871 el Congreso expidió una Ley, por medio de la cual se fomentaba la colonización y la construcción de vías férreas en los Estados de Antioquia, Boyacá, Cundinamarca y Santander. Con base en esta Ley se intensificó la construcción de Vías férreas y vino la construcción del de Bolívar, iniciado en 1.868 y terminado en 1.871.

En busca de la salida del interior al Río Magdalena se inició el ferrocarril de Antioquia en 1.874. Contrato otorgado al Ingeniero Francisco J. Cisneros con la concesión de explotarlo durante 55 años debiendo entregar la obra concluida en un período de 8 años. Este contrato sufrió una gran cantidad de enmiendas hasta el retiro del contratista, pasando las obras a la Nación y luego al Estado Soberano de Antioquia, para concluirla el 7 de Agosto de 1.929 al unir a Medellín -- con Puerto Berrio.

Para tratar de unir al Pacífico con los grandes centros del occidente colombiano el 28 de Septiembre de 1.878 se dió comienzo a la obra del ferrocarril del Pacífico, con un programa de construcción de 329 kilómetros, de los cuales solo se construyeron 47, que fueron luego reconstruidos, en 1.905 con una prolongación de 10 kilómetros más, pasando las obras a la Administración del Banco Central, que a su vez delegó sus funciones a la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Pacífico, la que construyó los siguientes tramos : Cali Buenaventura 174 kilómetros. Cali-Palmira 25 kilómetros y Cali vía Popayán 30 kilómetros. La dirección del ferrocarril del Pacífico fue tomada por el Gobierno Nacional en dichas condiciones y la administración la tomó el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales que completó la obra en 7 secciones. Empalmó el ferrocarril troncal de occidente y comunicó el Pacífico con el río Magdalena en Puerto Berrio, completando una extensión de 800 kilómetros.

En 1.881 se dió comienzo al Ferrocarril de la Dorada con el fin de dar salida a los productos de exportación por el río Magdalena, con terminal en el puerto de Girardot, obra concluida en 1.907 con una longi

tud de 11 kilómetros. Luego vino una de las obras más costosas para el estado, que fue la del ferrocarril de Puerto Wilches, en la que se consideraba la construcción de una línea férrea con el fin de dar salida a Santander al río Magdalena, después de los grandes planes de unir a Buena Ventura con Riohacha. Esta obra comenzó en 1.908 en forma definitiva ya que estas venían estructurándose desde 1.880 y fue terminada en 1.940 en una extensión de 117 kilómetros.

En 1.882 se dió comienzo a la construcción del ferrocarril de la sabana el cual se terminó en 1.889 con una extensión de 40 kilómetros. En ese mismo año se inició el Ferrocarril de Santa Marta habiéndose terminado en 1.905 en una extensión de 98 kilómetros; a partir de esa fecha la United Fruit Company ha construido varios ramales sobre esta vía.

Resumiendo, se puede decir que los ferrocarriles antes enunciados fueron las principales líneas en Colombia. Posteriormente se construyeron otras líneas así : Ferrocarril de Girardot 1.884-1.908; ferrocarril del Norte 1.889-1.898; ferrocarril de Cartagena 1.890-1.894 y el del Tolima 1.893-1.921.

Incluyendo el ferrocarril de Panamá en el lapso comprendido entre 1.895 y 1.921 el total de líneas férreas era de 1.519 kilómetros. Para 1.943 el país contaba con un total de 3.192 kilómetros de vía férrea, lo que da un aumento del 122% entre 1.921 y ese año. La corrección de vías y por lo tanto el levantamiento de rieles hace que para 1.954 exista en total de vías férreas, 2.896 kilómetros, es decir un descenso del 6.46% con relación a 1.943.

Es fácil deducir que las vías se construyeron en forma desordenada, debido a la aspiración de cada región, unas queriendo unirse al Magdalena por vía férrea, otras tratando de unirse directamente por ferrocarril a los centros industriales en busca de mercados. Además uno de los problemas de gran trascendencia era la diferencia de anchura de las vías (091 - lmt.) que impedía el paso del equipo de una línea a otra.

Con el surgimiento del transporte automotor ya analizado, se vio la necesidad de que los ferrocarriles tuviesen una integración Nacional.

La Ley 104 de 1.892 autorizó al Gobierno para dar concesión a las personas o empresas que construyeron los ferrocarriles para que los operaran; pero a partir de 1.912 se fueron nacionalizando; la Ley 29 de 1.931 creó el Concejo Administrativo de los ferrocarriles Nacionales, como persona jurídica que se encargaría de dirigir las actividades de los ferrocarriles del país; éste Concejo después de varias reformas, operó hasta el 27 de octubre de 1.954 cuando por Decreto Legislativo 3129 se suprimió el Concejo Administrativo y se creó la entidad llamada "Ferrocarriles Nacionales de Colombia", como persona jurídica, autónoma y con patrimonio propio; dicha entidad tiene como máxima autoridad una Junta Directiva, formada por cinco miembros, así:

"Representante de la Nación que es la propietaria de la empresa, éste siempre es el Presidente de la Junta".

"Un representante de la Banca".

"Un representante de FENALCO (Federación Nacional de Comerciantes") .

"Un representante de la ANDI (Asociación Nacional de Industriales)".

"Un representante de la SAC (Sociedad de Agricultores de Colombia)".

Con el Decreto No. 2378 de 1.955 el gobierno Nacional autorizó al Ministerio de Obras Públicas para traspasar a los ferrocarriles Nacionales de Colombia, los bienes raíces que hacían parte del activo-patrimonio, al administrado por el Concejo Administrativo de los Ferrocarriles.

(Fuente : Boletín mensual No. 5 Ferrocarriles Nacionales Mayo 1.969).

5.- Estado Actual del Transporte Ferroviario en Colombia.-

a - Integración : Puede considerarse que la integración de la disposición ya citada, fue base en la organización de los ferrocarriles como una sola Empresa Nacional. Esta se cumplió en tres etapas; Física, Administrativa y Laboral.

(1) Física : Se cumplió con la terminación del Ferrocarril del Atlántico inaugurado el 29 de Julio de 1.961. Con esta red se unieron los distintos tramos existentes, es decir los correspondientes a las Divisiones Magdalena, Santander, Central, Antioquia, con el Pacífico.

Vale anotar que en este mismo año se levantaron los rie

les de la División Nariño.

- (2) Administrativa : Esta integración se cumplió con la entrega del Ferrocarril de Antioquia a la Nación el 7 de Diciembre de 1.962, venta autorizada por la Ordenanza No. 15 de la Asamblea Departamental de fecha 31 de Agosto de 1.961. Con esta adquisición se complementó la red Nacional.
- (3) Integración Laboral : Durante el XIII Congreso Nacional de Ferrovías celebrado en Cali en Noviembre de 1.963, se unieron todos los sindicatos ferroviarios existentes mediante su afiliación a Ferrovías, máxima organización sindical ferroviaria.

b.- La Red Férrea.-

En la actualidad los ferrocarriles cuentan con 3.436 kilómetros de vía, los cuales para asuntos administrativos se han distribuido en cinco divisiones que comprenden 30 sectores principales, así :

División central 1.368 kilómetros	gráfico No. 1
División Pacifico 903 kilómetros	gráfico No. 2
División Santander 400 kilómetros	gráfico No. 3
División Magdalena 525 kilómetros	gráfico No. 3
División Antioquia 340 kilómetros	gráfico No. 3

c.- Equipo de Tracción y Tipo Disponible Material Rodante.-

De acuerdo a las estadísticas facilitadas por la oficina de relaciones Públicas de los Ferrocarriles Nacional para el mes de Mayo de 1969, estos contaban con el siguiente material :

GRAFICO No 1

DIVISION CENTRAL	KMTS
Bogotá-Belencito	262
La Car-Barbosa	193
Bogotá-Pto Salgar	200
Pto. Salgar-Méjico	2
Facatativá-Espinal	150
Espinal-Ibague	59
Espinal-Neiva	160
B/Aires-La Dorada	177
La Dorada-Grecia	129
Bogotá-El Salto	31
Doble Línea	5
Total	1.368

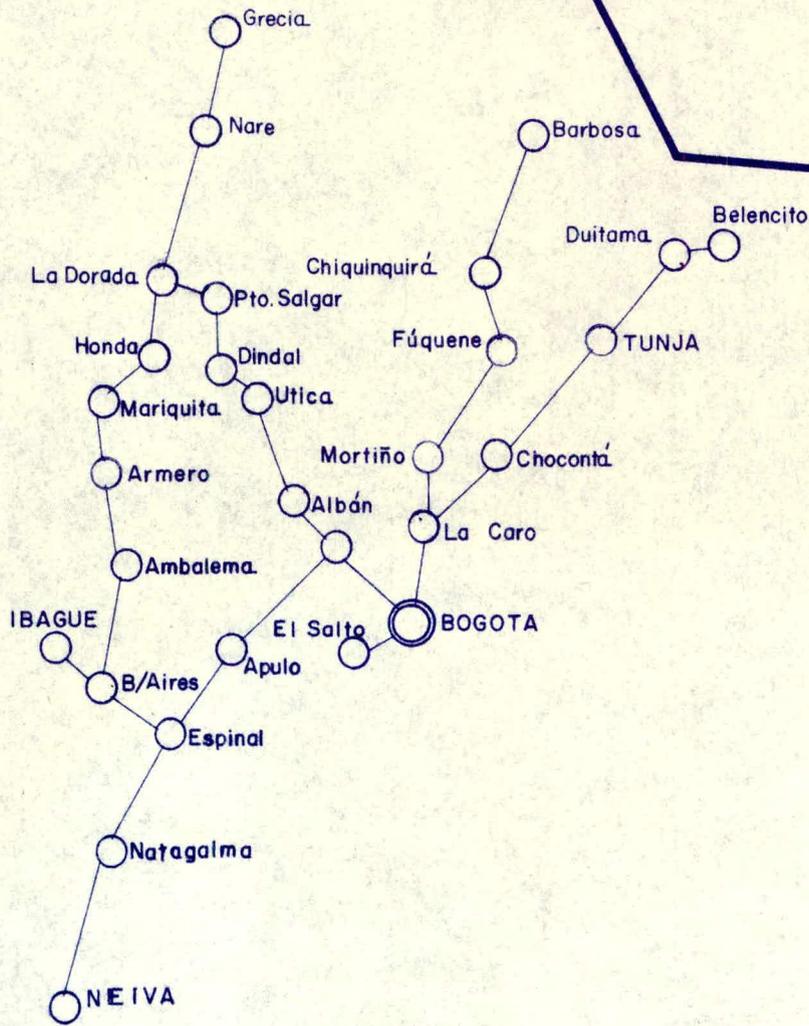


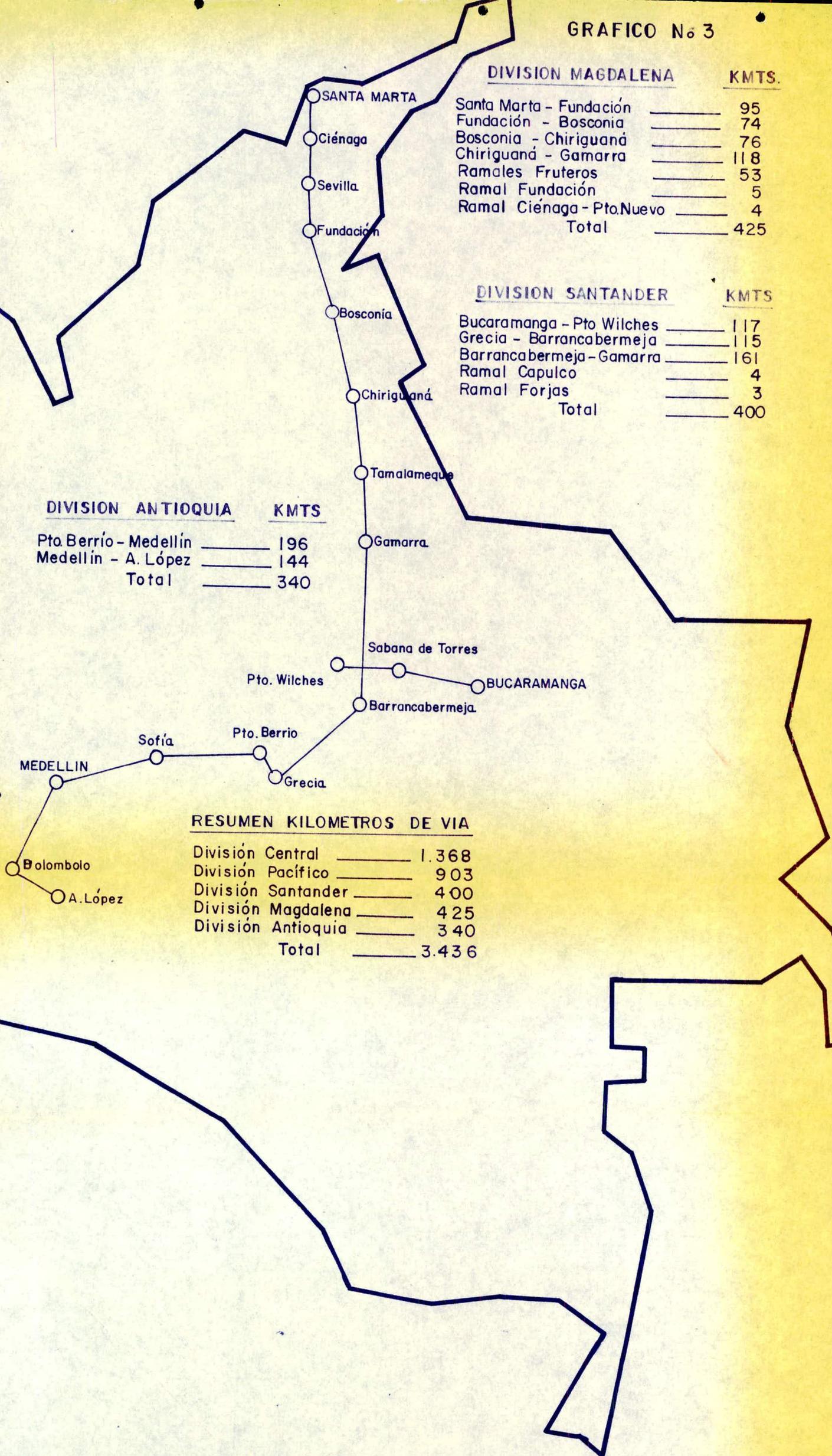
GRAFICO No 2

DIVISION PACIFICO KMTS

Cali - Buenaventura	174
Cali - Popayán	159
Cali - Palmira - Zarzal	130
Armenia - Zarzal	57
Zarzal A. López	203
Pereira - Armenia	60
Santa Rosa - Manizales	73
Pereira - Cartago	33
Palmira - Pradera	14

Total ——— 903





DIVISION MAGDALENA KMTS.

Santa Marta - Fundación	95
Fundación - Bosconia	74
Bosconia - Chiriguana	76
Chiriguana - Gamarra	118
Ramales Fruteros	53
Ramal Fundación	5
Ramal Ciénaga - Pto.Nuevo	4
Total	425

DIVISION SANTANDER KMTS.

Bucaramanga - Pto Wilches	117
Grecia - Barrancabermeja	115
Barrancabermeja - Gamarra	161
Ramal Capulco	4
Ramal Forjas	3
Total	400

DIVISION ANTIOQUIA KMTS

Pto. Berrio - Medellín	196
Medellin - A. López	144
Total	340

RESUMEN KILOMETROS DE VIA

División Central	1.368
División Pacífico	903
División Santander	400
División Magdalena	425
División Antioquia	340
Total	3.436

Locomotoras Diesel	103
Locomotoras a vapor tipo carbón	46
Locomotoras a vapor tipo Fuel-Oil	100
Vehículos para carga;	5.606
Vehículos para pasajeros	457

Teniendo en cuenta la variedad de locomotoras por su capacidad y marca así como los distintos tipos de vehículos que existen, para una mayor ilustración sobre el particular se incluye el cuadro No.7 "Equipo de Tracción y Material Rodante".

d.- Transporte de Pasajeros.-

En la actualidad los Ferrocarriles Nacionales gracia a nueva adquisición de equipo y a su integración han mejorado bastante el servicio de pasajeros dentro de las distintas divisiones, y es así como en el lapso comprendido entre Enero y Mayo de 1.969 se movilizaron por vía férrea 1.173.930 pasajeros con un producido de \$ 13.815.876.00 . - Anotando que el mayor movimiento está en la clase general, comp puede apreciarse en el Cuadro No. 8 "Movimiento de Pasajeros por Clases".

e.- Transporte de Carga.-

No obstante el gran desarrollo del transporte automotor, el movimiento de carga ha llevado un ritmo ascendente durante los últimos años y por consiguiente la utilización ha ido aumentando paulatinamente, debido a la ausencia de equipo nuevo. Durante los cinco primeros meses de 1.969 el total de carga productiva transportada ascendió a 1.294.992 cuyo promedio diario de toneladas por sectores podemos apreciarlo en el Gráfico No. 4 "Densidad del Tráfico de Carga"

CLASE	PASAJEROS	%	PASAJ. KMT.	%	VALOR
ESPECIAL	239.663	20.4	19.293.883	16.7	1.866.550
CORRIENTE	—	—	—	—	—
GENERAL	629.825	53.7	36.235.828	31.4	2.734.868
SUB-TOTAL	869.588	74.1	55.529.711	48.1	4.601.418
AUTO FERRO	246.570	21.0	31.614.212	27.4	4.137.157
EXPR. ORDINARIO	57.677	4.9	28.127.489	24.4	4.963.839
SUB-TOTAL	57.772	4.9	28.210.792	24.5	5.077.301
GRAN TOTAL	1.173.930	100.00	115.354.715	100.0	13.815.876

EQUIPO DE TRACCION Y MATERIAL RODANTE

CUADRO N° 7

LOCS DIESEL	MARCA	POTENCIA BRUTA X UNIDAD HP.	CLASE DE VEH.	NUMERO DE VEHICULOS	CARRO - DIA TOTAL
2	PORTER	440	CARGA		
8	GE-U-6	750	VAGONES	2 362	73.222
8	GE-U-8	850	GONGOLAS	1 213	37.603
2	GM-GA-8	850	PLANTAFORMA		
1	SIMMERING	1.000	REJAS	508	15.748
16	GE-U-10-B	1.050	CARROSTANQUE	189	5.859
5	ALCO-GE	1.200	FURGONES	43	1.333
18	GE-U-12	1.300	CARROS-FRUTEROS	458	14.198
6	GE-U-13	1.400	CARROS-NEVERAS	13	403
27	GM-GR-12	1.425	OTROS	225	6.975
<u>10</u>	GE-U-20-C	2.050	TOTAL Y PROMED	5.606	173.786
103			PASAJEROS :		
			COCHES	429	13.299
			RESTAURANTES	28	868
			TOTAL Y PROMD.	457	14.167

6.- El Transporte Fluvial

A través de la historia de los países, las vías acuáticas han sido los principales y más antiguos medios de comunicación entre los centros productores y los consumidores, debido especialmente al bajo costo. Implica poca vinculación de capitales y la facilidad de empalmes en distancias considerables.

En Colombia el transporte fluvial data de tiempos que se remontan más allá de la conquista, pues cuando los españoles llegaron, ya los aborígenes conocían y utilizaban las vías navegables. Es así como se ha podido establecer que el río Magdalena, fué sin lugar a dudas, ampliamente recorrido por las razas autóctonas y fue a lo largo de sus márgenes donde una gran mayoría de estas se asentó y prosperó.

a - RIO MAGDALENA

Gran parte de la conquista de tierra firme se realizó aprovechando el Magdalena, y más tarde en la época de la Colonia, no se desconoció la importancia del río en las incipientes comunicaciones, pues durante esta época el caudal fue aprovechado con cierta intensidad.

Sin duda el río Magdalena es la arteria de navegación comercial más importante del país y lo ha sido a lo largo de la historia nacional. Es el río de la Patria. Su verdadero auge comenzó en la primera administración del General MOSQUERA, el cual auxilió a varias compañías particulares a fin de fomentar el tránsito por tan importante vía. El Gobierno tuvo la oportunidad de subsidiar a empresas nacientes

que por varias causas no podían atender a sus situación financiera, - contribuyendo en esta forma al fomento de las comunicaciones del interior hacia el exterior y viceversa, por un medio de transporte considerado como el más barato.

Posteriormente, con el objeto de facilitar el desarrollo de la navegación fluvial, el gobierno nacional ha dictado numerosas disposiciones de distinta índole, legislación ésta que se encuentra muy dispersa.

Entre los distintos esfuerzos por mejorar la navegación por este río se puede citar la traida al país de la Misión Julius Berger-Konsortium, contratada en 1.920, la cual se encargó de un estudio a fondo de la navegación del río Magdalena desde la ciudad de Neiva hasta el Puerto de Barranquilla, es decir una longitud de 1.400 kilómetros. Del estudio realizado, se contrató a la misma empresa para que emprendiera algunas obras de largo alcance; esta casa después de cierto período tuvo que abandonarlo por no haber podido cumplir en forma satisfactoria con las especificaciones y magnitud de las obras.

En 1.928 se trajo al Técnico Alexander Gibbs, quien en su estudio, determina el Dragado constante del Río y ciertas obras que debían ser de carácter permanente; pero dadas las características estacionales del volumen de agua, tampoco dieron los resultados esperados. Por esto se hacen necesarias inversiones periódicas en canalización, mejora y corrección de puertos, con el fin de evitar los caprichos de la corriente.

En atención al aumento del volumen de carga transportada, que de 633.665 toneladas en el año de 1.935, pasó a 2.026.084 toneladas -

en 1.957, o sea un aumento relativo de 216%, se aprecia la necesidad de que se hubiera planeado obras de verdadero alcance, con miras a satisfacer las necesidades a mediano y largo plazo.

Analizando el desarrollo del sistema, el río Magdalena es la vía fluvial colombiana por antonomasia, ya que ha contribuido en forma definitiva al desarrollo económico del país.

En materia de tonelaje, el Magdalena y sus tributarios representan el 99% del total transportado por este sistema.

De sus 1.500 kilómetros de recorrido, su principal movimiento de navegación está en la parte baja y en la parte alta porque los rápidos de Honda impiden prácticamente la navegación. De hecho, el transporte más importante se sitúa entre los puertos de La Dorada y Salgar agua abajo de los rápidos, en el kilómetro 887.

En la parte baja del río entre Barranquilla y Gamarra, es posible la navegación durante el año para navíos de 5 o más pies, que es el tamaño de los mayores barcos fluviales.

Entre Gamarra y Barrancabermeja las aguas bajan hasta 4 pies durante dos meses del año, así que los remolcadores con 4 o 6 planchones deben ser amarrados durante la noche.

Entre Barrancabermeja y Puerto Berrio, durante 4 meses del año los botes deben restringir su calado a 3 o 4 pies.

Respecto a las grandes zonas del país y sus comunicaciones con el río, el área de Bogotá tiene conexiones férreas desde Puerto Salgar y la del Valle del Cauca desde la Dorada. En Puerto Berrio se hace el -

transbordo de la carga fluvial que viene o va con destino a Medellín, por el Ferrocarril de Antioquia o por el de Atlántico.

Existe una vía acuática tributaria del Magdalena, que conecta Barranquilla con la población de Ciénaga Grande.

Otra vía fluvial de mucha importancia comunica a Cartagena con Calamar, puerto sobre el Magdalena, en un trayecto de 128 kilómetros que se conoce como el Canal del Dique. Por esta vía se transportan 450.000 toneladas al año.

El mayor afluente es el Río Cauca que desemboca en el kilómetro 296. Es limitado su tránsito comercial y lo mismo sucede con los Ríos Nechí y San Jorge que se unen el primero al Cauca y el segundo al Magdalena.

Los puertos más importantes sobre el río Magdalena con su población y distancia a Barranquilla, son los siguientes :

<u>PUERTO</u>	<u>POBLACION</u>	<u>DISTANCIA A B/QUILLA KILOMETROS</u>
Calamar	15,190	91
Zasbrano	7,330	168
Magangue	48,060	238
Mompos I	29,370	263
El Banco	28,540	379
Gamarra	6,670	473
Puerto Wilches	15,060	597
Barrancabermeja	64,390	631
Puerto Berrío	14,330	730

Puerto Salgar	8,830	887
La Dorada	38,100	888

En estos puertos actúa una agencia de DENAVI de la cual son socios miembros cerca de 60 compañías de remolcadores de vapor, sobresa- liendo las contempladas en el Cuadro No. 9 en el que se pueden apreciar las estadísticas. Con esta compañía el Ministerio de Obras Públicas ha contratado el maneamiento del río y la operación de sus puertos.

También se han adelantado algunos estudios y proyectos encami- nados a la regularización y conservación del canal navegable y obras de defensa.

Además del Río Magdalena, Colombia cuenta con un gran número de ríos que sirven de comunicación dentro de vastos territorios nacionales, por grandes zonas habitadas las unas, inhabitadas las otras, como es el caso de los ríos Guaviare, Caquetá y Putumayo, que suministran practica- mente la única comunicación, excepción hecha de la Aérea, dentro de la - vasta región de los Llanos Orientales.

En el Cuadro No. 10 se presenta un análisis concreto de los - ríos mas importantes de Colombia desde el punto de vista de comunicación fluvial, determinando su longitud de curso y los tramos navegables en - kilómetros. Los cuales son utilizados principalmente para el movimiento- de las producciones agropecuarias de estas regiones del País.

7.- El Transporte Marítimo.

En la América Meridional Colombia es el único País que cuenta- con costas extensas en los dos Océanos Atlántico y Pacífico.

COMPAÑIAS NAVIERAS

<u>NOMBRE PROPIETARIO</u>	<u>REMOLCADOR</u>	<u>BONGOS</u>
NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A.	9	39
EMPRESA DE VAPORES Julio Montes Ltda	8	31
ESSO COLOMBIANA S.A.	3	48
TRANSPORTES INDUSTRIALES S.A.	6	21
NAVEGACIONES COLOMBIANAS	4	25
MAR VASQUEZ	2	7
NAVEGACION FLUVIAL DEL CARIBE	7	-
MARMOLES Y CEMENTOS DEL MARE	8	2
SANTAS	3	9
CODI	5	8
MARIO DE CASTRO Y CIA.	2	-
TRANSPORTES AGUILA	2	-
TRANSPORTES SAN FERNANDO	4	-
SHELL CONDOR	3	-
TRANSPORTE LAFAURIE	3	-
LUIS GOMEZ DIETE	2	-
TRANSPORTES CARO	1	-
TRANSPORTADORES LTDA.	1	-
GABRIEL GLEVEZ	3	-
TRANSPORTES RESTREPO	2	-
	<hr/>	<hr/>
CUADRO N°. 11	15	
CUADRO N°. 12	24	
	<hr/>	<hr/>
	117	190
	=====	=====

NAVEGACION FLUVIAL COLOMBIANA

RIOS MAS IMPORTANTES

CUADRO N^o 10

R I O S	LONGITUD DEL CURSO EN KMS.	TRAMO NAVEGABLE EN KMS.
PATIA	400	90
SAN JUAN	380	200
ATRATO	700	550
MAGDALENA	1.500	800
SAN JORGE	368	150
CAUCA	1.015	500
SINU	415	200
CATATUMBO *	125	—
ORINOCO * (1)	250 (2.200)	—
ARAUCA (2)	400 (850)	60
META	1.000	700
CASANARE	600	50
VICHADA	700	400
GUAVIARE	1.200	620
AMAZONAS (3)	116 (6.200)	116
GUAINIA	642	200
VAUPES *	600	600
CAQUETA *	1.200	800
PUTUMAYO *	1.500	1.300

* En Colombia

(1) Tramo fronterizo con Venezuela curso total 2.200 Kms. En el tramo fronterizo no es Navegable.

(2) Curso total 850 Kms, de los cuales 510 Kms. son navegables

(3) Curso total 6.200 Kms, son navegables 5.000 Kms

Los puertos mas importantes que tiene sobre esas costas son : Cartagena, Barranquilla, y Santa Marta sobre el mar Caribe y Buenaventura y Tumaco en el Océano Pacífico.

San Andrés en el Archipiélago Colombiano y Turbo en el Golfo de Urabá son de menor importancia.

También existen además los terminales marítimos, para el embarque de petróleo en Mamonal y Coveñas, conectados por oleoducto a los campos de producción de petróleo en el interior.

Debido a la situación geográfica de Colombia y a que casi la totalidad de las importaciones y las exportaciones se efectúan por vía marítima, tiene excepcional importancia para los colombianos contar con una marina moderna y progresista, como es la Flota Mercante Gran Colombiana la cual se destaca dentro de las marinas mercantes latinoamericanas tanto por su organización como por los servicios que presta.

Su itinerario, que se inició traficando por los puertos de América, hoy se han extendido a los puertos de Europa y el Japón. Actualmente cuenta la Flota con 45 buques en servicio, 26 de su propiedad y 24 tomados en arrendamiento.

Actualmente la Flota Gran Colombiana tiene 14 rutas principales las cuales pueden apreciarse en el Gráfico No. 5 "Rutas de la Flota Gran Colombiana" y que a continuación se describinan :

a.- LINEA NEW-YORK - PACIFICO : Con un recorrido de 8.918 millas y comprende el itinerario siguiente : New York, Cartagena, Panamá -



Buenaventura, Guayaquil, Paíta, Salaverry, Chimbote, Huecho, el Callao, Matarani, Ilo, Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas, Buenaventura, Panamá, Baltimore, Filadelfia, New York.

b.- LINEA NEW YORK - CARIBE - GOLFO : Con 4.954 millas de recorrido y el siguiente itinerario : New York, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Puerto Limón, Puerto Barrios, Matías de Falvez, Galvestón Huston, Port Arthur, New Orleans.

c.- LINEA GOLFO - CARIBE - NEW YORK : Con 4.961 millas de recorrido y el siguiente itinerario : Huston, Galveston, New Orleans, Port Arthur, Mobilé, Puerto Barrios, Matías de Gálvez, Puerto Limón, Cristobal, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Baltimore, Filadelfia, New York.

d.- LINEA GOLFO - PACIFICO : Con 9.249 millas de recorrido y el siguiente itinerario : New Orleans, Barranquilla, Cartagena, Panamá, Buenaventura, Guayaquil, Talara, Paíta, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Chimbote, Supe, Huacho, El Callao, Matarani, Ilo, Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Buenaventura, Canal de Panamá, Galveston, Huston, Mobile, New Orleans.

e.- LINEA CANADA - CARIBE : Con 12.580 millas de recorrido y el siguiente itinerario : Montreal, Three Rivers, Quebec, Port Alfred (Línea de verano), Halifax, Saint John, (línea de invierno), Boston, Miami, Puerto Limón, Cartagena, Santa Marta, Panamá, Buenaventura, Tunaco, Guayaquil, El Callao, Matarani, Guayaquil, Tunaco, Buenaventura - Panamá, Cartagena, Boston, Montreal.

f.- LINEA CANADA - EE. UU. - MEXICO : Con 8.887 millas y el si

guiente itinerario : Montreal, Three Rivers, Quebec, Port Alfred, Dal -
housie. (línea de verano), Halifax, Saint John, (línea de invierno), -
New York, Jacksonville, Veracruz, Coatzacoalcos, Tampico, Tampa, Wilming
gton, Philadelphia, New York, Halifax, Three Rivers, Montreal.

g.- LINEA DEL PACIFICO : Con 11.050 millas de recorrido y el -
siguiente itinerario : Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland, San Fran -
cisco, Los Angeles, Puntarenas, Balboa, Buenaventura, Manta, Guayaquil.

h.- LINEA DEL PACIFICO : Con 11.082 millas de recorrido y el -
siguiente itinerario : Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland, San Francisc
co, Los Angeles, Acapulco, San José de Guatemala, Acajutla, La Libertad,
Cutuco, Corinto, Buenaventura, El Callao.

i.- LINEA EUROPA - ATLANTICO : Con 6.380 millas de recorrido -
y el siguiente itinerario : Hamburgo, Bremen, Amsterdam, Amberes, Le --
Havre, San Juan, (Puerto Rico) La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, -
Santa Marta, Cartagena, Barranquilla.

j.- LINEA EUROPA - PACIFICO : Con 17.479 millas de recorrido -
y el siguiente itinerario : Hamburgo, Bremen Amsterdam, Roterdam, Ambe-
res, Le Havre, Panamá, Buenaventura, Guayaquil, Paita, Salaverry, Pacasu
mayo, Chimbote, Supe, Huacho, El Callao, Matarani, Ilo, Arica, Antofa -
gasta, Valparaiso, San Antonio, Talcahuano, El Callao, Guayaquil, Manta
Buenaventura, Panamá, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Le Havre --
Amsterdam, Bremen, Hamburgo.

k.- LINEA ESPECIAL NEW YORK - TUMACO : Con 6.648 millas de re-
corrido y el siguiente itinerario : New York, Baltimore, Filadelfia, --

Charleston, Savannah, Cartagena, Barranquilla, Panamá, Buenaventura, Tumaco, Wilmington, Baltimore, New York.

1.- LINEA ESPECIAL NEW ORLEANS - TUMACO : Con 6.040 millas de recorrido y el siguiente itinerario : New Orleans, Tampa, Cartagena, - Barranquilla, Santa Marta, Panamá, Huston, New Orleans, Tampa.

11.- LINEA ESPECIAL A JAPON : Con el siguiente itinerario : - Guayaquil, Acapulco, San Francisco, Yokohama, Nagoya, Kobs.

m.- LINEA DE CABOTAJE : Con 1.609 millas de recorrido y el siguiente itinerario : Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Buenaventura, Baranquilla.

Esta Flota ha tenido una participación muy importante en el mercado internacional del país y especialmente en el de fletes : en los primeros 16 años de existencia transporto 16 millones de toneladas carga y recaudo US \$ 500 millones en fletes.

En el año de 1.968 la Flota transportó :

Pasajeros	No transportó
Carga	532.310 Toneladas
Con un Recaudo de US \$	19.548.611.00

Es evidente por lo tanto que la flota ha contribuido en forma fundamental a la defensa y desarrollo de nuestra economía.

8.- El transporte Aéreo.-

Es de conocimiento de todos que Colombia fue el primero de los

Países de América en el transporte aéreo comercial desde 1.919, con la fundación de la "Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo" SCADTA-hoy AVIANCA. Este sistema en un país de grandes barreras montañosas ha contribuido notablemente a la integración económica y social de la Nación. En muchos lugares los transportes aéreos constituyen el único medio de comunicación con otros sitios.

Al analizar el sistema de transporte colombiano se establece que el transporte Aéreo es muy notable, tanto en carga como en pasajeros, debido a sus características de flexibilidad, movilidad y alcance, que permite solo vencer las dificultades topográficas, sino que los movimientos pueden realizarse en menos tiempo y con mayores comodidades. No obstante en Colombia este sistema y sus aeropuertos y terminales requieren de grandes inversiones para su modernización entre las cuales podemos anotar :

- a.- Ensanche y mejoras de los campos existentes.
- b.- Construcción de nuevos campos de aterrizaje.
- c.- Modernización de los sistemas de alumbrado.

Sin embargo los avances registrados desde la iniciación de la Aviación Colombiana corresponden en un buen porcentaje a los adelantos de la Técnica Aérea Internacional. Así vemos como del pequeño tipo de avión monomotor se ha pasado por los distintos tipos de máquina aérea-hasta llegar a los modelos más recientes, que permiten nuestras comunicaciones con los otros continentes en el término de horas con una gran capacidad transportadora.

Incluyendo las pistas de aterrizaje para recibir Monomotor ac

tualmente hay en Colombia 626 Aeropuertos, lo cual le permite la comu
nicación con las regiones mas lejanas del país y del exterior, estos-
se encuentran distribuidos dentro del territorio Nacional así :

Departamento de Boyacá con 97 que corresponde a un 15% es -
decir está a la cabeza en cantidad, no así en calidad pues estos aé -
repuertos no dan acceso sino a aviones pequeños, Avionetas y Helicop-
tefos.

El segundo lugar en cantidad de aeropuertos lo tiene el De -
partamento del Huila con un total de 82 correspondiente a un 13.1%, -
pero con las mismas limitaciones que los de Boyacá.

El resto de aeropuertos nacionales se encuentran distribui -
dos dentro del resto de Departamentos de acuerdo a la siguientes rela -
ción :

<u>DEPARTAMENTO</u>	<u>CANTIDAD DE AEROPUERTOS</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Santander	54	8.63%
Magdalena	48	7.68%
Tolima	47	7.51%
Arauca	45	7.19%
Antioquia	42	6.7 %
Córdoba	27	4.31%
Norte de Sahtander	24	3.83%
Bolivar	20	3.19%
Cundinamarca	14	2.24%
Valle del Cauca	10	1.6 %
Meta	8	1.28%

Caldas	5	0.9 %
Cauca	4	0.7 %
Nariño	7	1.12%
Putumayo	6	0.96%
Vichada	5	0.8 %
Atlántico	1	0.16%

El resto corresponden a 21 Aeropuertos que se encuentran en los territorios de la Coajira, Caqueta, Guainia, Amazonas y San Andrés y Providencia que representan un 3.35%, los cuales aun no se han clasificado dentro del sistema de especificaciones técnicas que permitan su inclusión dentro de la escala de valores determinadas.

Es de anotar que dentro de la lista anterior no se han incluido los aeropuertos Militares de Apiay, Madrid, Palanquero, Tres Esquinas y el de la Base Marco Fidel Suarez los que representan un 0.16%. Desde el punto de vista de importancia Internacional y de acuerdo a las capacidades del aterrizaje los mas importantes son :

El Aeropuerto del Dorado que es el único que cumple con todas las especificaciones de la FAA (Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norte América).

Los Aeropuertos de : Cali, Medellín, Barranquilla, Cartagena y Pereira que permiten actualmente el movimiento de maquinas pesadas y estan acondicionando sus pistas de aterrizaje de acuerdo a las especificaciones Internacionales.

Analizando el Cuadro No. 10 "EVACUACION DEL TRANSPORTE AEREO EN COLOMBIA" puede observarse uno de los crecimientos mas acentua

do de actividad económica Colombiana. Este excepcional desarrollo de su aviación ha sido la respuesta dada por los Colombianos al reto que a su transporte rápido hacían la gran extensión del País y las tres cordilleras que, con altitudes superiores a los 3.500 metros, atraviesan el territorio nacional del Sur a Norte.

TRANSPORTE AEREO

1.955 a 1.968

Cuadro N° 11

AÑO	NAL. N° TONELADAS	IMPORTACION N°, TONEL.	EXPORTACION N°. TONEL.	N° PASAJEROS
1.955	125.096	- - - - -	- - - - -	972.142
1.956	127.062	- - - - -	- - - - -	1'090.408
1.957	114.924	- - - - -	- - - - -	1'388.832
1.958	115.207	- - - - -	- - - - -	1'489.836
1.959	118.744	2.414,6	1 058,6	1'435.712
1.960	98.879	2.586,4	727,9	1'483.621
1.961	97.579	2.775,7	701,6	1'528.684
1.962	108.656	3.160,6	1 424,1	1'692.296
1.963	108.643	3.398,2	1 677,9	2'074.909
1.964	112.136	5.017,1	2 349,5	2'354.496
1.965	109.283	3.356,2	3089,9	2'580.408
1.966	119.000	4,932	4402	2'536.868
1.967	106.000	4.266	6057	2'527.254
1.968	103.000	5.351	5861	2'461.883

NOTA: 1º) En los años 1.955 a 1.958 no se encontraron datos de Importación y Exportación.

2º) Fuente: Transportes y Comunicaciones. Tomo III - 1.965

3º) Fuente: Boletín mensual de Estadística. DANE. 1.969

BIBLIOGRAFIA

Los Transportes en Colombia

- 1 - Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico (CEDE)
Monografía No. 12
Financiación Pública del Transporte
Carreteras Nacionales en Colombia por Victor Contreras Niño.
- 2 - Estudio del Transporte Nacional - Ministerio de Obras Públicas.
Parsons, Brinckerhogg, Quade & Douglas. 1.961 - 1.962.
- 3 - El Transporte en Colombia Tomos Nos. 1 y 3 por Jaime Salazar Montoya
Diciembre 1.958.
- 4 - El Transporte automotor de carga por Planificadores Asociados Ltda.
(PAL) 1.968.
- 5 - Historia de la Aviación en Colombia del Coronel José Ignacio Forero -
F. 1.964.
- 6 - Los Ferrocarriles en Cifras. Boletín Mensual No. 5 Mayo 1.969.
- 7 - Revista de Mineras - Fondo Vial Nacional. 1.969
- 8 - Transporte de Pasajeros por Carretera
Estadística sobre el Parque Automotor de Buses por la Corporación Fi-
nanciera del Transporte Agosto de 1.967.



VOLUMENES DE TRANSITO
CONTEOS 1968

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

OFICINA DE PLANEACION

Al presentar la Oficina de Planeación estos Mapas de Conteo de Tránsito del País, quiere resaltar el hecho de que son el resultado del esfuerzo continuo de un año de labor conjunta del personal de la Oficina en colaboración con los Distritos de Conservación, y con la Asesoría de la Misión Comec -Harris y de la Universidad de Los Andes.

En cuanto a la técnica usada, es esta la primera vez que se utilizan contadores manuales para mayor eficiencia en el trabajo de campo, así como los servicios del computador IBM 1130 para el procesamiento de datos.

El trabajo de campo se ha realizado con personal de los Distritos, supervisados directamente por Inspectores de esta Oficina. Se tomaron muestreos continuos durante 7 días, y 24 horas diarias. Por limitaciones de Equipo y Personal, se realizaron en distintas épocas del año.

A través del procesamiento de los datos de campo se obtuvieron volúmenes horarios diarios, gráficos de variación diaria y variación horaria y resúmenes semanales, resultados todos disponibles en los archivos de la Oficina.

Los Mapas constituyen una representación gráfica de dichos resúmenes y en ellos se indican los volúmenes de tránsito promedio diario, tomado el promedio sobre los 7 días de la muestra, y su composición porcentual de automóviles, buses y camiones.

DISTRITO DE CONSERVACION Nº 1

MEDELLIN
1.968



RANGO DE VOLUMENES

- Hasta----- 250
- De----- 251 a. 500
- De----- 501 a.1000
- De----- 1.001 a.1.500
- De----- 1.501 a.2000
- De----- 2.001 a.3000
- Más de 3.000-----

NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volúmen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan: la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiónes.

M.O.P

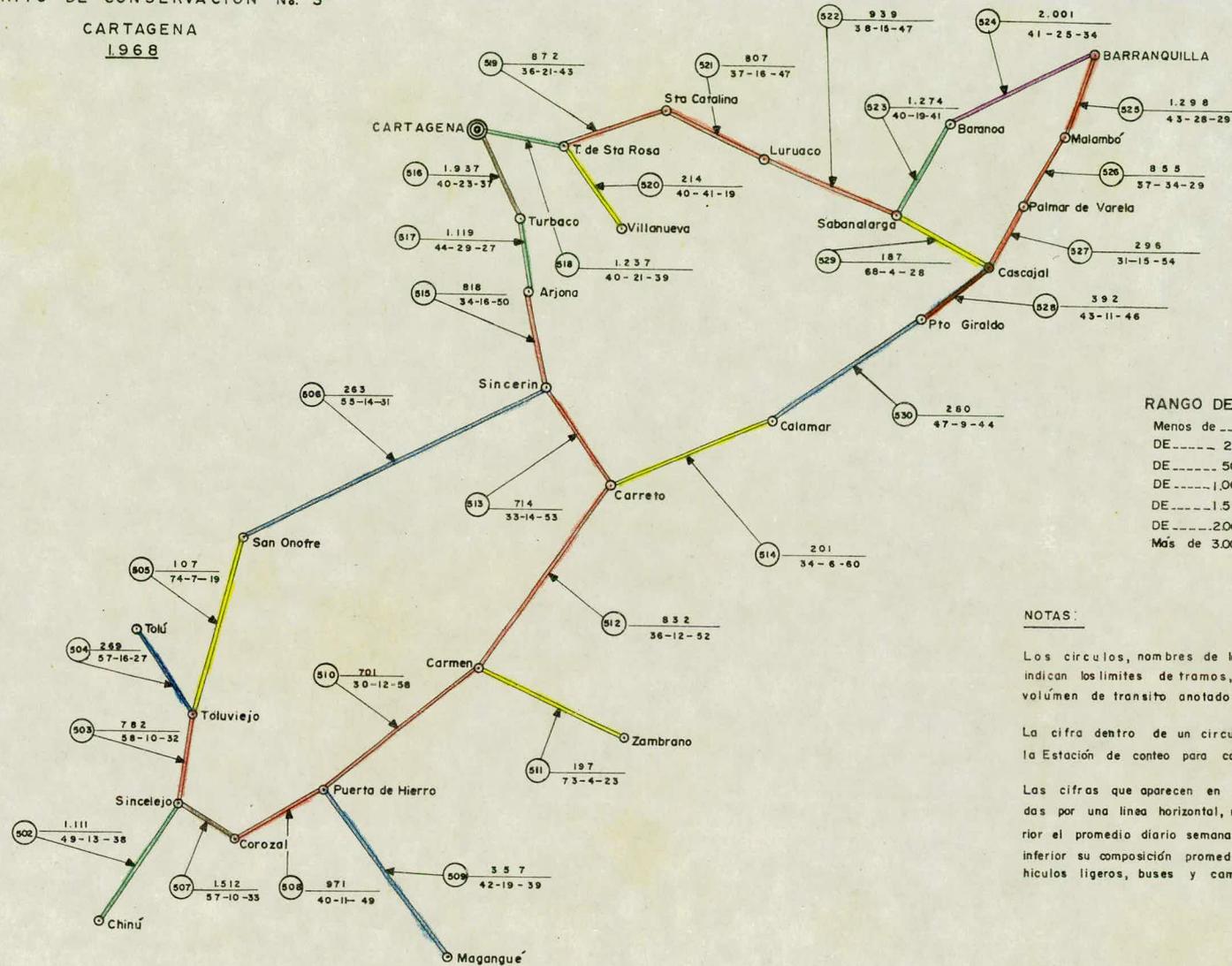
OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

Título:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
DICIEMBRE, 68
PL. Nº de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 3

CARTAGENA
1968



RANGO DE VOLUMENES

- Menos de 250
- DE 251 a 500
- DE 501 a 1000
- DE 1001 a 1500
- DE 1501 a 2000
- DE 2001 a 3000
- Más de 3.000

NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares o poblaciones indican los límites de tramos, para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal, representan, la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

M.O.P.

OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
NOVIEMBRE/68
PL No. de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 4

TUNJA
1968



RANGO DE VOLUMENES

- Menos de 250
- DE 251 a 500
- DE 501 a 1.000
- DE 1.001 a 1.500
- DE 1.501 a 2.000
- DE 2.001 a 3.000
- Más de 3.000

NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares o poblaciones indican los límites de tramos, para los cuales, el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal, representan, la superior, el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

M.O.P.

OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:

VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

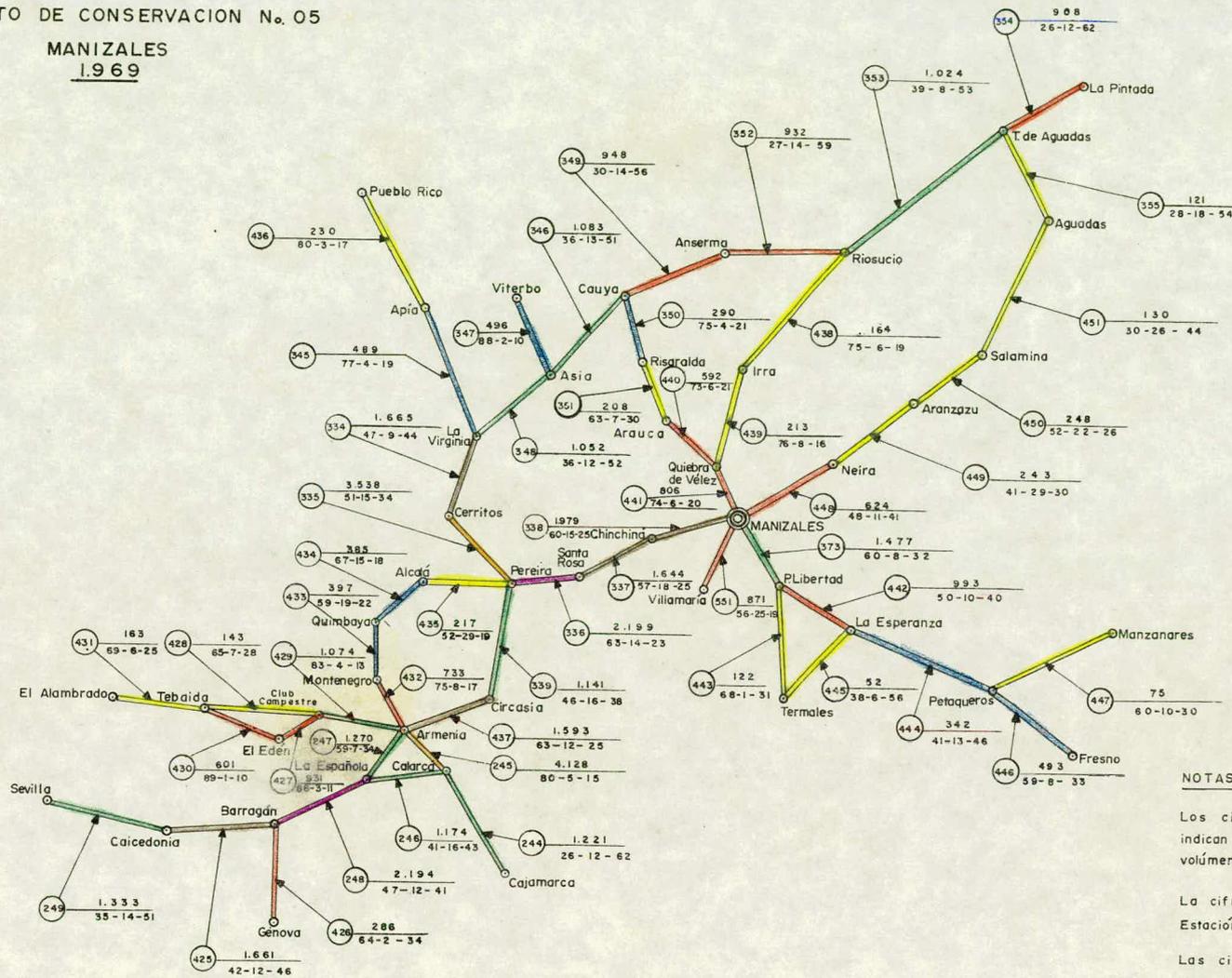
FECHA:

ABRIL 1968

PL No. de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 05

MANIZALES
1.969



RANGO DE VOLUMENES

- Menos de250
- DE..... 251 a 500
- DE..... 501 a 1.000
- DE..... 1.000 a 1.500
- DE..... 1.501 a 2.000
- DE..... 2.001 a 3.000
- Mds de 3.000 -----

NOTAS :

Los círculos, nombres de lugares ó poblaciones indican los límites de tramos, para los cuales el volúmen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal, representan: la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

M.O.P.

OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

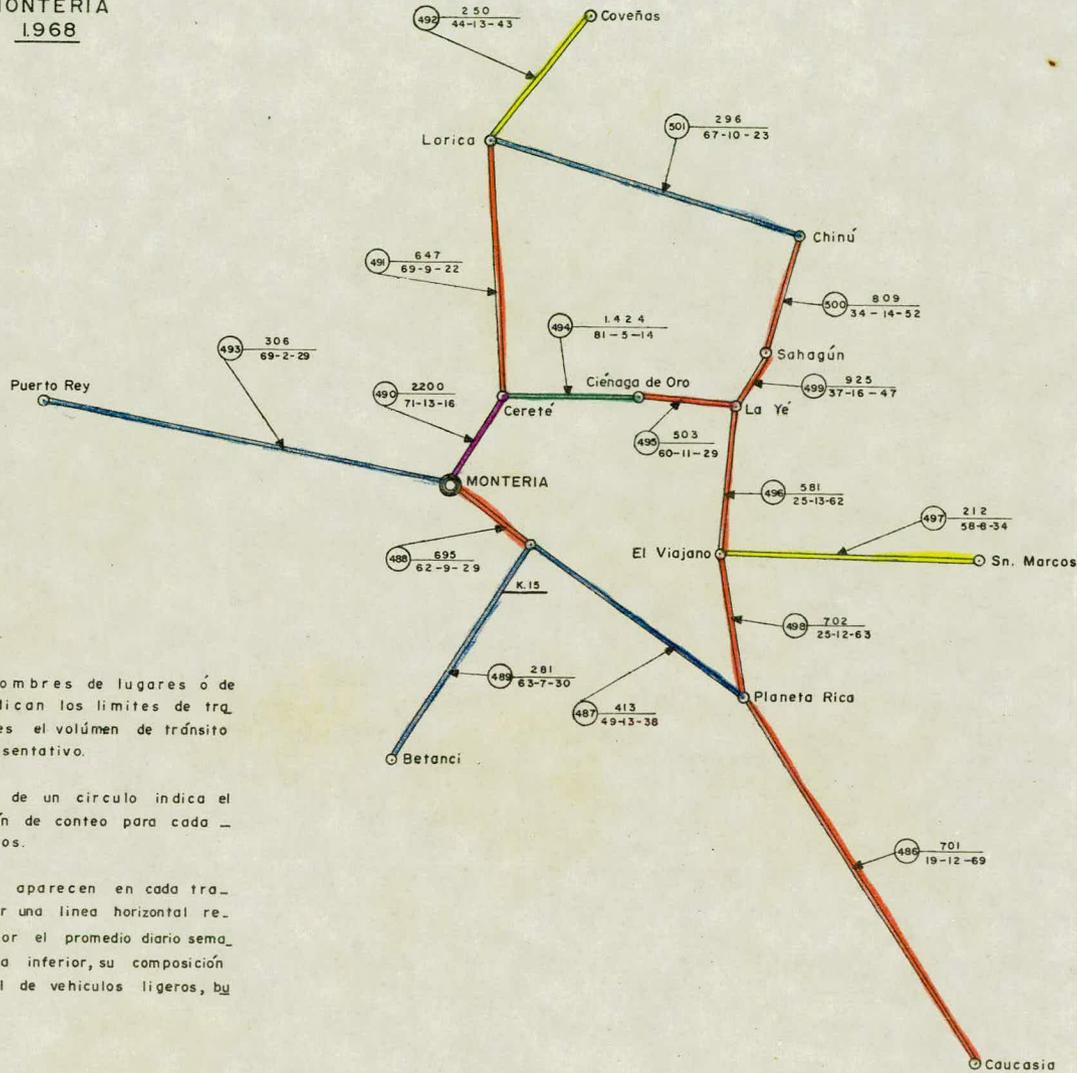
TITULO :

VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA
MARZO /69
PL No de

DISTRITO DE CONSERVACION Nº 7

MONTERIA
1968



NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

RANGO DE VOLUMENES

- Hasta..... 250
- De..... 251 a. 500
- De..... 501 a. 1000
- De..... 1.001 a. 1.500
- De..... 1.501 a. 2.000
- De..... 2.001 a. 3.000
- Más de 3.000.....

M.O.P.

OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

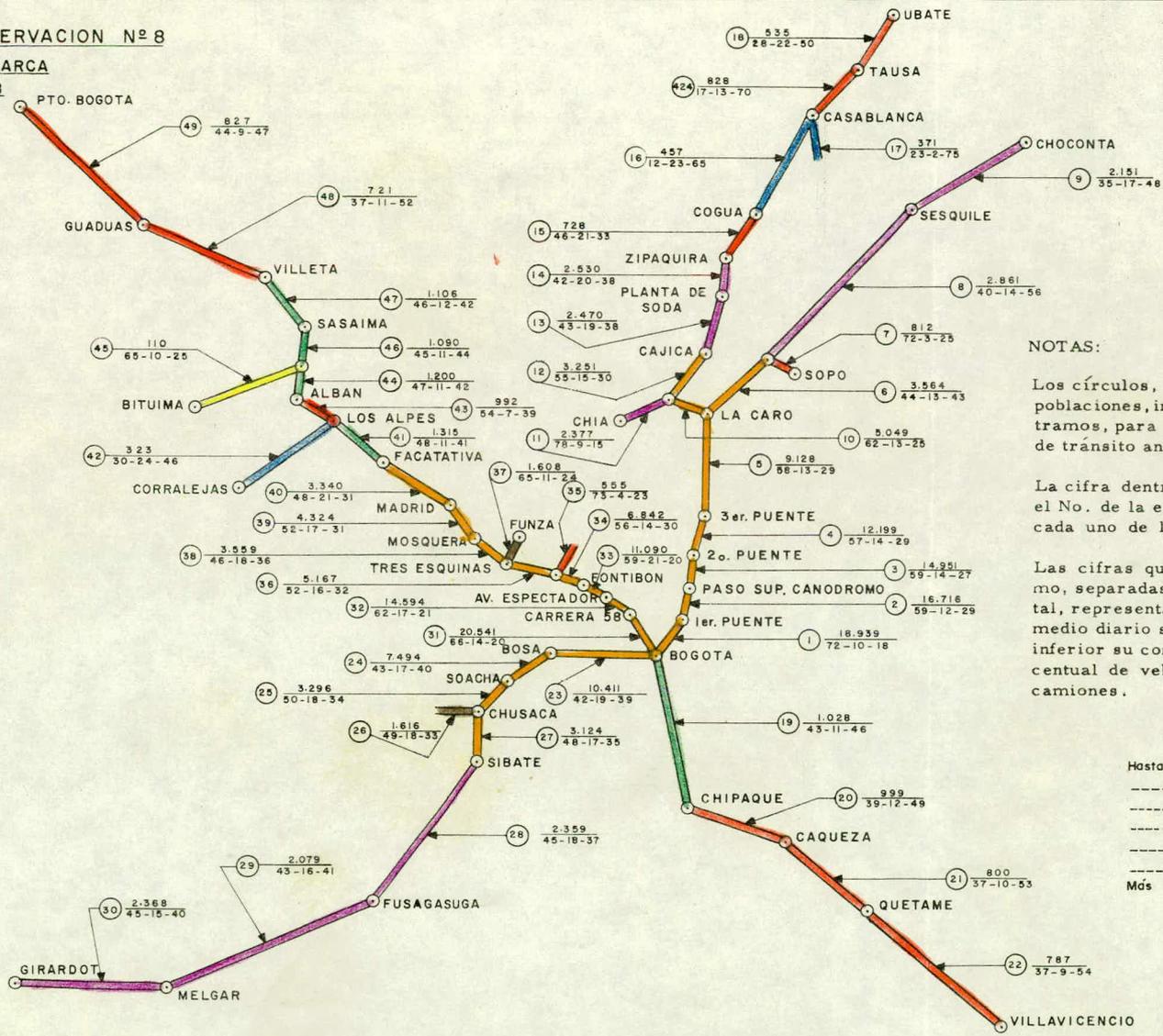
TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
PL. No. de

DISTRITO DE CONSERVACION N° 8

CUNDINAMARCA

1968



NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares o poblaciones, indican los límites de tramos, para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo, separadas por una línea horizontal, representan, la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

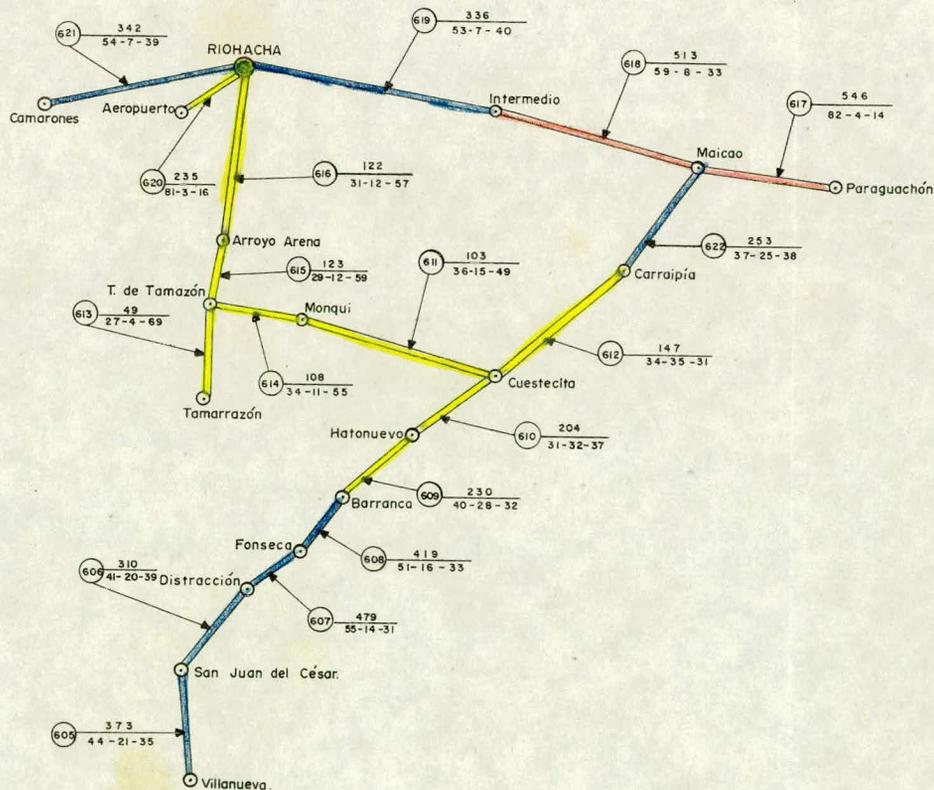


MOP	OFICINA DE PLANEACION								TITULO:	FECHA:
	Seccion de Estudios								VOLUMEN DE TRANSITO PROMEDIO DIARIO SEMANAL	P.L. N° de

DISTRITO DE CONSERVACION No.10

RIOHACHA

1.969



NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volúmen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan: la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

RANGO DE VOLUMENES

- Hasta ----- 250
- De -----251 a 500
- De ----- 501 a 1.000
- De ----- 1.001 a 1.500
- De ----- 1.501 a 2.000
- De ----- 2.001 a 3.000
- Más de 3.000-----

MO.P

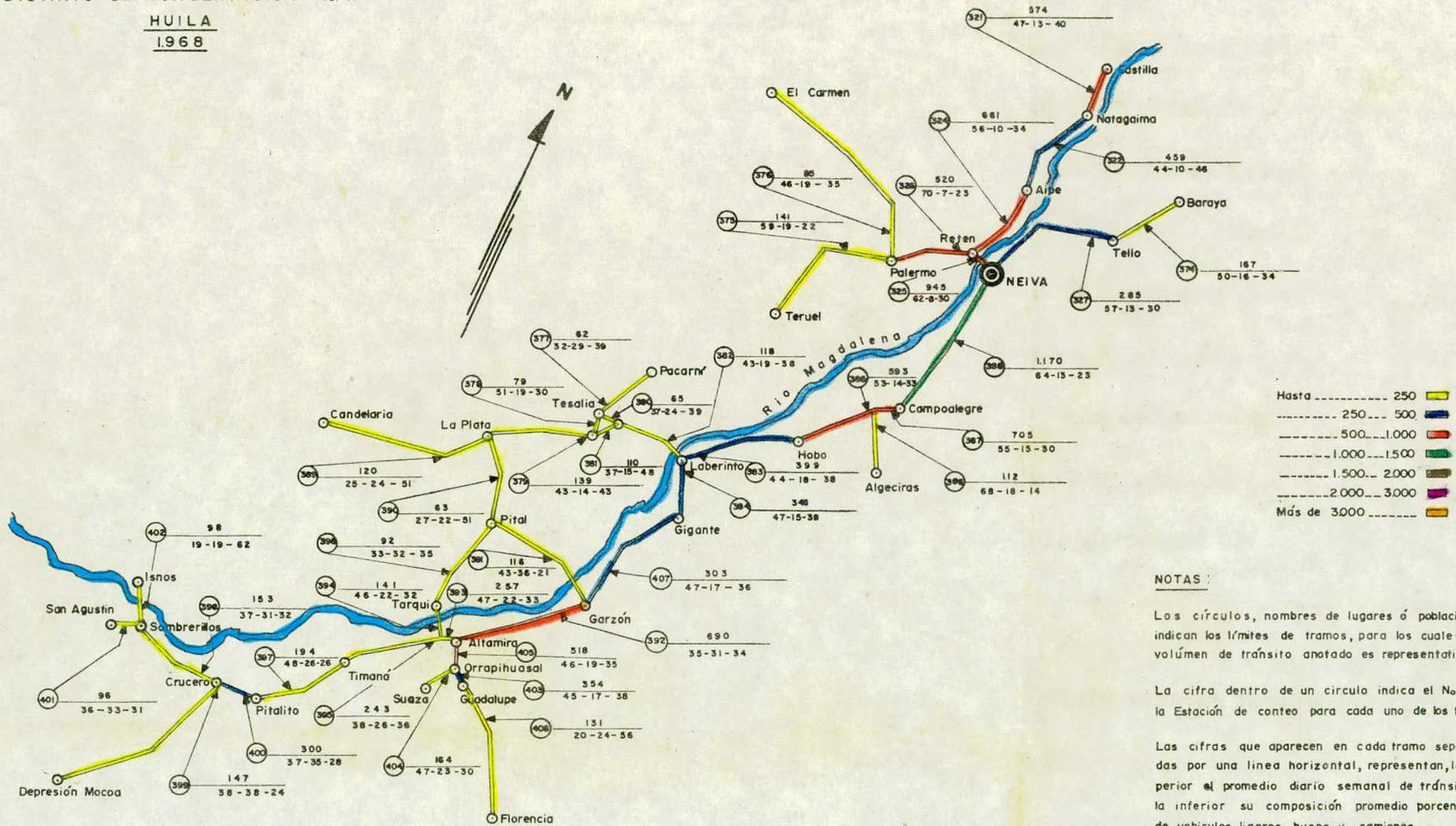
OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
ABRIL / 69
PL. N° de

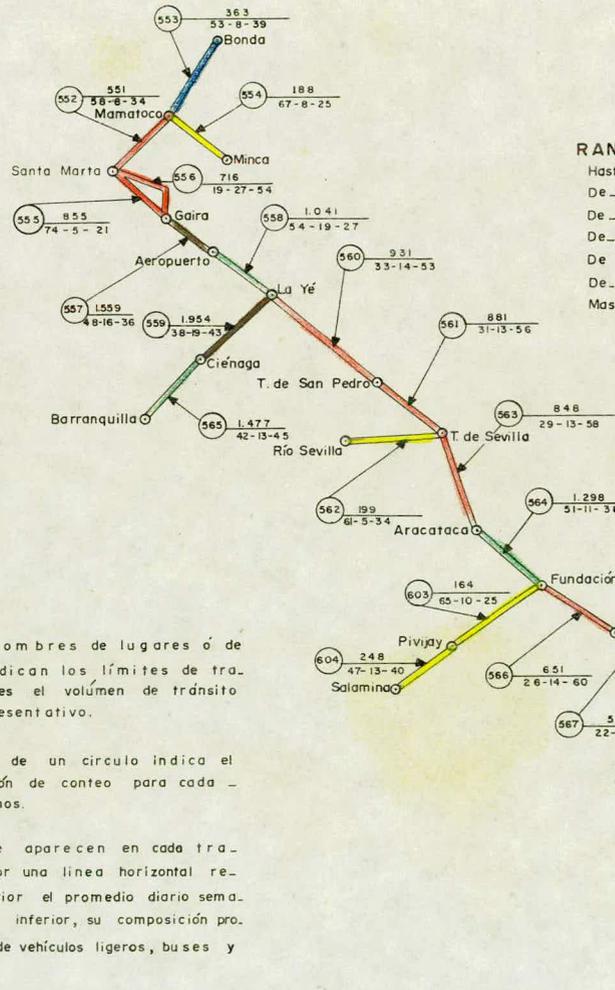
DISTRITO DE CONSERVACION No. II

HUILA
1968



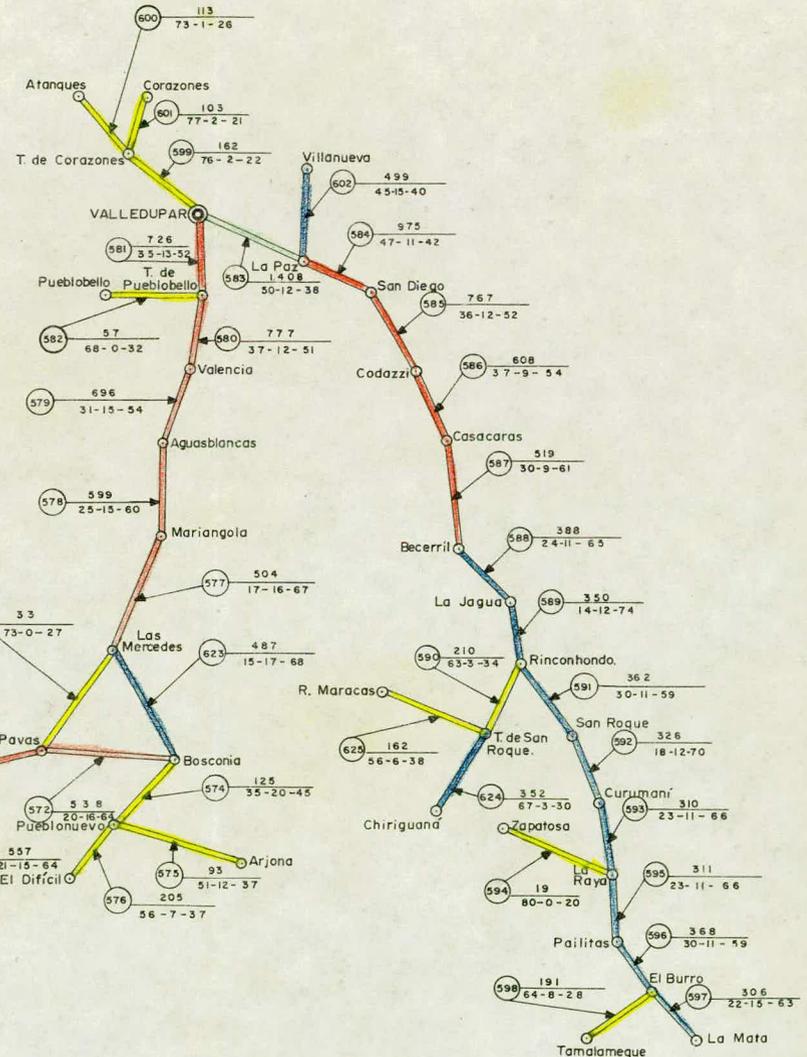
DISTRITO DE CONSERVACION No. 12

VALLEDUPAR
1.969



RANGO DE VOLUMENES

- Hasta ----- 250
- De ----- 251 a 500
- De ----- 501 a 1.000
- De ----- 1.001 a 1.500
- De ----- 1.501 a 2.000
- De ----- 2.001 a 3.000
- Mas de 3.000 -----



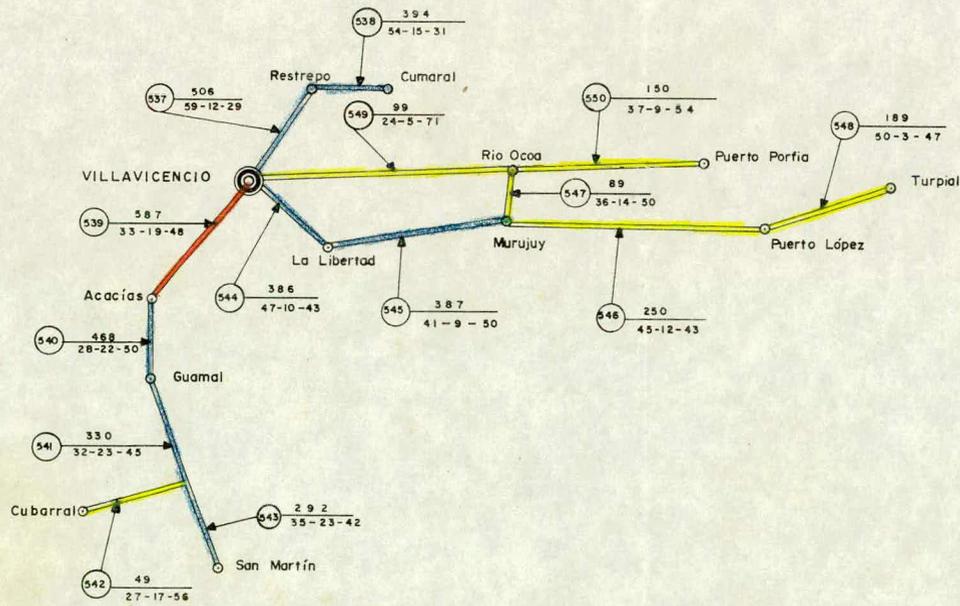
NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares o de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

DISTRITO DE CONSERVACION N° 13
 VILLAVICENCIO
 1.969



NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volumen de tránsito anotado, es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan: la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

RANGO DE VOLUMENES

- Hasta 250
- De 251 a 500
- De 501 a 1000
- De 1001 a 1500
- De 1501 a 2000
- De 2001 a 3000
- Mas de 3000

M.O.P.

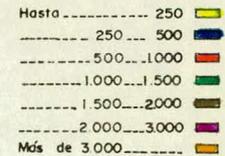
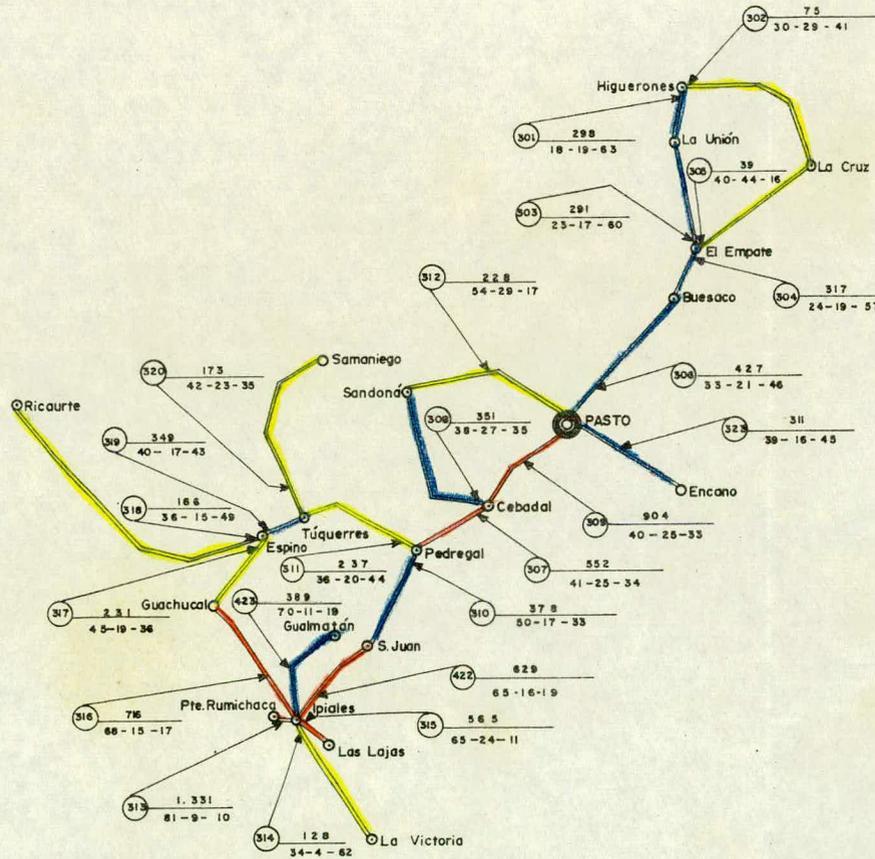
OFICINA DE PLANEACION
 Sección de Estudios

TITULO
 VOLUMEN DE TRANSITO
 PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
 PL. N° de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 14

NARIÑO
1968



NOTAS :

Los círculos, nombres de lugares o poblaciones, indican los límites de tramos, para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal, representan, la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

M.O.P.

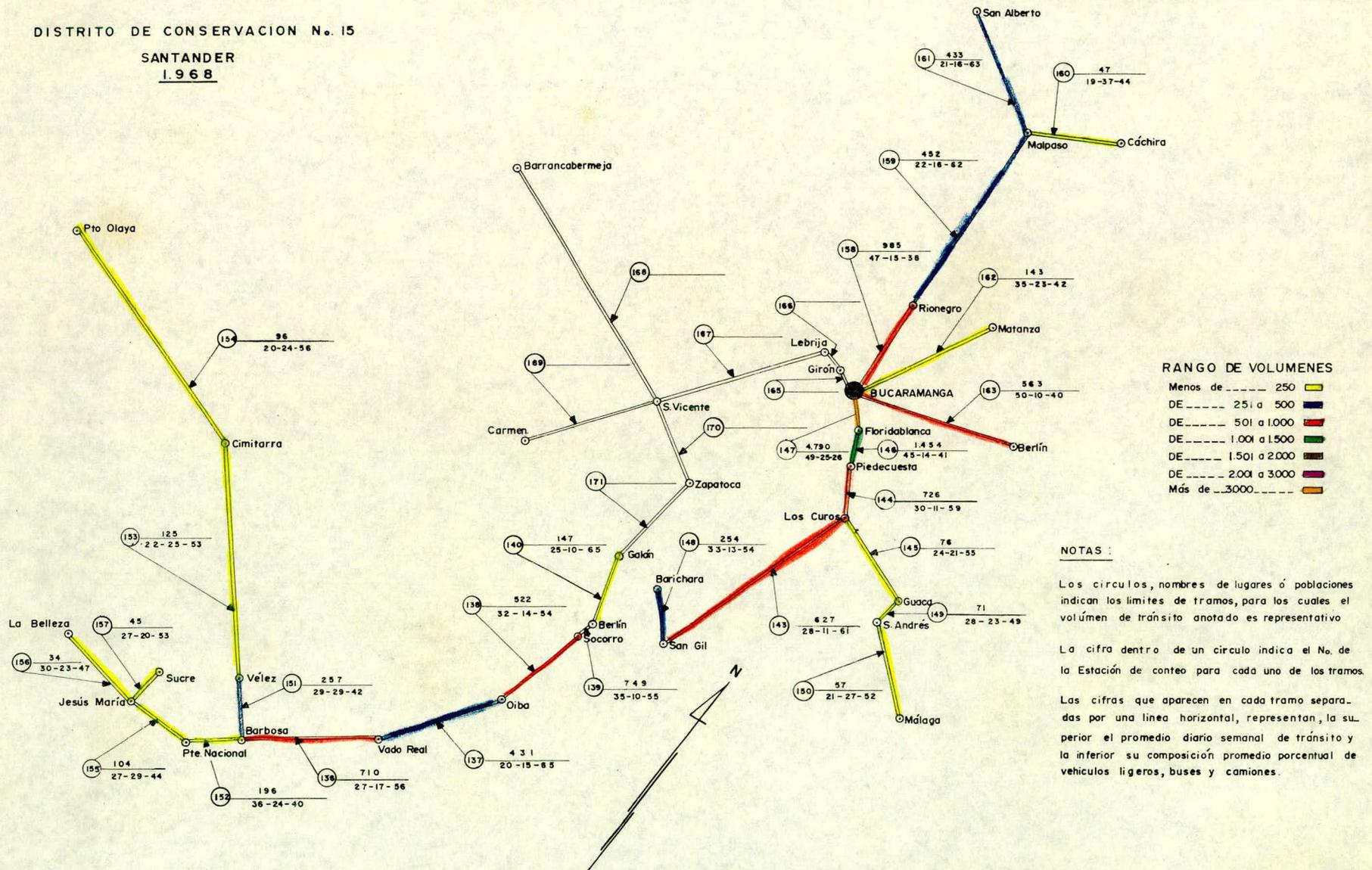
OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
PL No. de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 15

SANTANDER
1.968



RANGO DE VOLUMENES

- Menos de 250
- DE 250 a 500
- DE 500 a 1000
- DE 1000 a 1500
- DE 1500 a 2000
- DE 2000 a 3000
- Más de 3000

NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó poblaciones indican los límites de tramos, para los cuales el volúmen de tránsito anotado es representativo

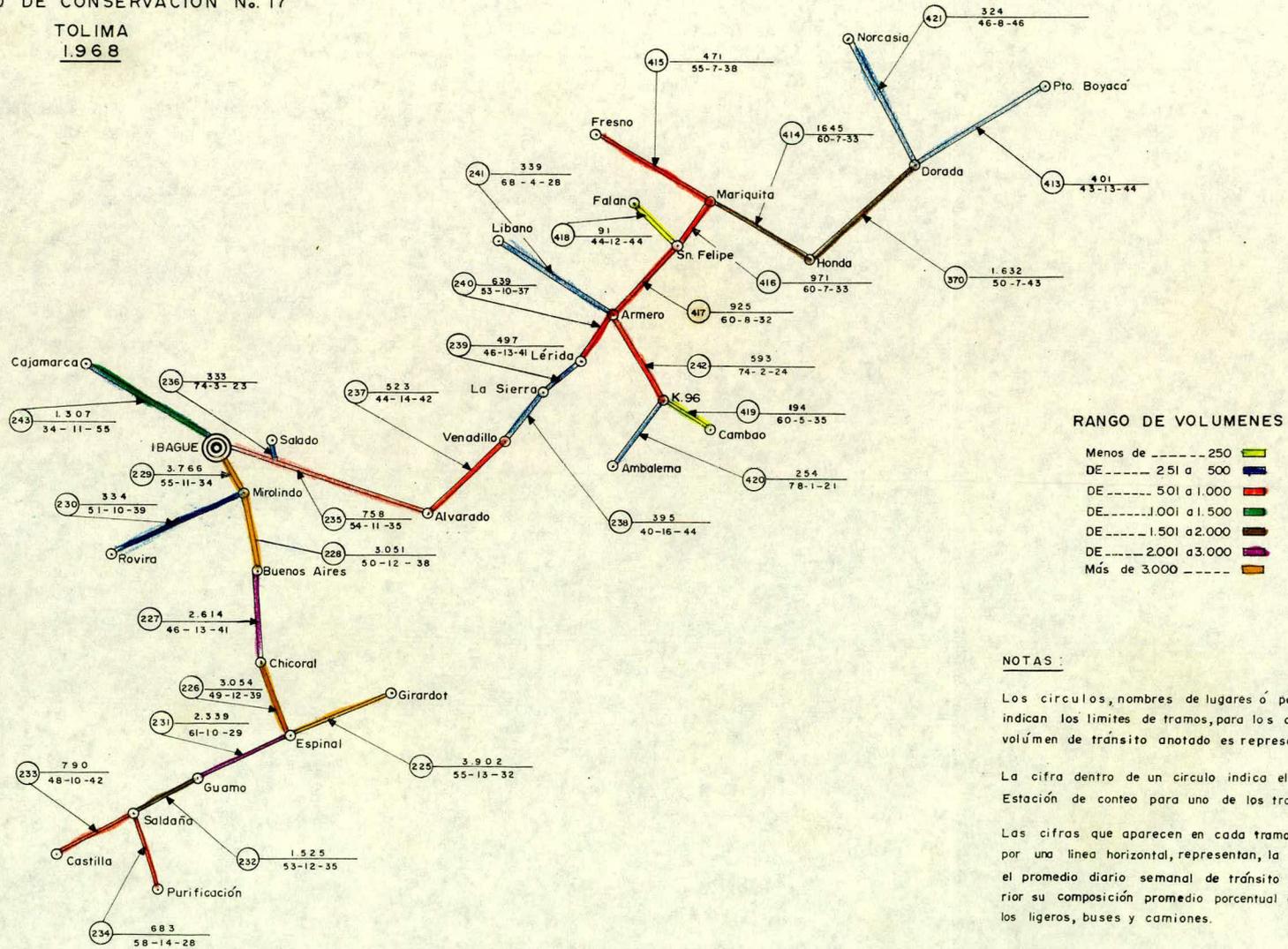
La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal, representan, la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior su composición porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

M.O.P.	OFICINA DE PLANEACION							TITULO:	FECHA:
	Sección de Estudios							VOLUMEN DE TRANSITO	MAYO/ 68
								PROMEDIO DIARIO SEMANAL	PL.No. de

DISTRITO DE CONSERVACION No. 17

TOLIMA
1.968



M.O.P

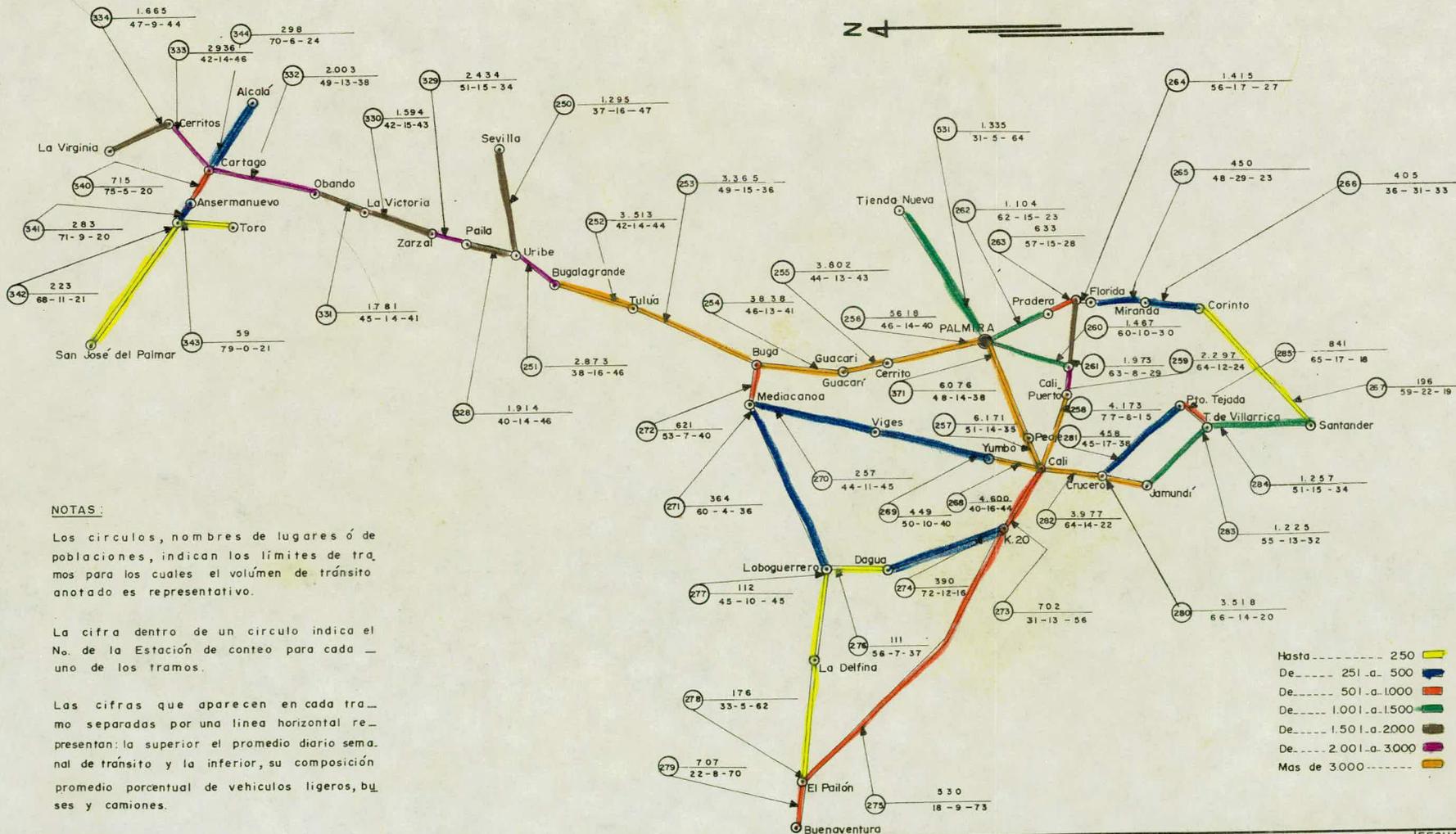
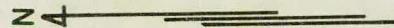
OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
JULIO /68
PL No de

DISTRITO DE CONSERVACION N°18

PALMIRA
1.968



NOTAS:

Los círculos, nombres de lugares ó de poblaciones, indican los límites de tramos para los cuales el volumen de tránsito anotado es representativo.

La cifra dentro de un círculo indica el No. de la Estación de conteo para cada uno de los tramos.

Las cifras que aparecen en cada tramo separadas por una línea horizontal representan: la superior el promedio diario semanal de tránsito y la inferior, su composición promedio porcentual de vehículos ligeros, buses y camiones.

- Hasta 250
- De..... 251 a. 500
- De..... 501 a. 1000
- De..... 1.001 a. 1.500
- De..... 1.501 a. 2.000
- De..... 2.001 a. 3.000
- Mas de 3.000

M.O.P

OFICINA DE PLANEACION
Sección de Estudios

TITULO:
VOLUMEN DE TRANSITO
PROMEDIO DIARIO SEMANAL

FECHA:
SEPTIEMBRE/68
PL. N° de

SECCION III -

COMERCIO EXTERIOR - EXPORTACIONES

1. - EVOLUCION HISTORICA DEL COMERCIO EXTERIOR.

El primer régimen de control de cambios surgió en 1.931, después de una década de libertad absoluta en el mercado de divisas. En la crisis mundial de los años treinta, Colombia, como tantos otros países, sustituyó el patrón oro por el de reserva en divisas y oro y estableció el control de cambio externo. El Banco de la República solamente debía entregar divisas para fines económicamente necesarios. A partir de esa fecha el control de cambios se ha mantenido en Colombia con diversos sistemas de

de los cuales se detallan algunos aspectos : en 1.951 era necesario obtener del gobierno una licencia de importación antes de que se pudiera colocar un pedido de mercancías en el exterior. La licencia de importación era el documento prescrito para que los cónsules pudieran visar las facturas y las aduanas pudieran nacionalizar los cargamentos. Al controlar las importaciones, se controlaba el cambio internacional.

En 1.957 el Banco de la República procedió al remate público de las divisas contra la presentación de los "registros de cambios" autorizados por la "Oficina de Registros de Cambios" que más tarde se llamaba "Superintendencia Nacional de Importaciones". Al lado del "mercado oficial" existía el "mercado libre" donde -

se negociaban las divisas para fines distintos a los que podía autorizar la oficina de Registro de Cambios. Las importaciones se clasificaron en "prohibidas", "de licencia previa" y "de libre importación" y se inició el sistema de depósitos previos.

La Ley No. 1 de 1.959 codificó la legislación existente sobre cambios internacionales y Comercio Exterior, fijó los objetivos de la protección a la Industria Nacional y trató de estimular a las exportaciones con las medidas conocidas bajo el nombre de "Plan Vallejo".

El Decreto No. 2322 del 2 de Septiembre de 1.965 creó el "Mercado Preferencial" y el Mercado Intermedio " con tipos de cambio de 9,0 y 13.50 pesos US\$. Al mismo tiempo, seguía existiendo el mercado libre con un tipo de cambio fluctuante. El sistema de cambios múltiples y la relativa libertad de importación llevaron en 1.966 a un saldo negativo de 166.5 millones de US\$ en la balanza comercial, a una fuga de capitales y a un agotamiento catastrófico de la existencia de divisas. Se hacían imprescindibles medidas de emergencia rápidas y drásticas. El gobierno las adoptó en Noviembre de 1.966 (Decreto 2867 de 1.966) : suspendió el mercado libre de oro y divisas, y obligó a todas las personas naturales y jurídicas a declarar las divisas que poseyeran

dentro o fuera del país. La Resolución No. 29 de la Junta de Comercio Exterior suprimió la libre importación. 4 meses más tarde, el 22 de Marzo, el Decreto 444 de 1.967 codificó en detalle el "régimen de cambios internacionales y de comercio exterior". Se establecieron dos nuevos y únicos mercados de divisas: el mercado de "certificados" (inicialmente con un tipo de cambio de \$13.50 por US\$) y de "capitales" (\$16.25 por US\$).

Las reformas sustanciales del Estatuto de cambio son :

1. Todas las entradas y salidas de divisas están sujetas al control del gobierno.
2. Todos los ingresos de divisas deben venderse al Banco de la República o se cargarán en esta Institución por "certificados de cambio".
3. Cualquier egreso de divisas necesita licencia aprobada por la Oficina de Cambios.

La tasa del "certificado de cambio" fue subiendo lenta pero continuamente hasta que alcanzó la tasa del mercado de capital a fines de Mayo de 1.968. A partir de este momento el mercado de capitales quedó eliminado. La Resolución No. 24 del 10. de Junio de 1.968 decretó el nuevo mercado único bajo el nombre de -

"mercado de certificado de cambios". Desde entonces la cotización de los "certificados de cambio" sigue subiendo, adaptando el precio externo del peso colombiano a su poder de compra externa sin devaluación brusca. Esta devaluación suave ha evitado la ola de especulación y la carrera alcista, características de las devaluaciones anteriores. Este hecho y el nuevo impulso a las exportaciones son una de las mayores ventajas del sistema cambiario actual. La devaluación externa del Peso abarata las exportaciones colombianas siempre que no sea acompañada de un aumento igual de los precios internos.

El estatuto Cambiario creó además unos incentivos a las exportaciones : primero, un incentivo tributario en la forma del "Certificado de abono tributario" que reemplazó y generalizó cierto incentivos tributarios anteriores : segundo, el Fondo de Promociones de Exportaciones". Su propósito es suministrar recursos financieros y oportunos a los exportadores . El es generosamente financiado por un impuesto del 1/2 sobre el valor CIF de todas las importaciones. " Los certificados de abono tributario " son entregados por el Banco de la República al exportador cuando reintegra divisas provenientes de exportaciones menores, en cuantía equivalente a un 15% del valor total del reintegro.

El reducido mercado Nacional colombiano obstaculiza tanto los esfuerzos de Industrialización como de fomento de las exportaciones de productos manufacturados . La ampliación de los mercados in -

ternos y externos es condición para un rápido crecimiento futuro. Consecuentemente, Colombia ha sido uno de los más decididos -- impulsores de la integración económica continental y regional.

2.- EXPORTACIONES

a.- Estado actual de las exportaciones en Colombia.

Las exportaciones del país en los nueve primeros meses de 1.967 alcanzaron a 373,1 millones de dólares, en igual lapso para el año de 1.968 subieron a 412.5 millones, mostrando un incremento de 39,4 millones o sea un 11 por ciento -- La estructura de las exportaciones en dichos períodos es como sigue :

(1) Exportaciones tradicionales

CAFE : El café desde principios de este siglo se colocó a la cabeza de las exportaciones y se ha ido incrementando su posición. Según estadísticas de cada peso que exporta Colombia aproximadamente ochenta centavos -- corresponden al café. El café ha compensado con creces el déficit que en nuestra balanza de pagos ha producido -- el desplazamiento de otros productos nacionales en el -- mercado exterior. El oro y el platino que también exporta Colombia no incluye apreciablemente en nuestra balan

za de pagos. El petróleo ha ganado posición en el mercado internacional en los últimos años; hoy en día se está incrementando también la exportación de algodón y azúcar; pero hay necesidad de hacer un esfuerzo en el sentido de diversificar las exportaciones para compensar las enormes pérdidas que ha tenido la economía nacional en los últimos años por los bajos precios del café.

Las exportaciones de café aumentaron en 25.9 millones de dólares al pasar de 235.1 millones en los nueve primeros meses de 1.967 a 261.0 en igual periodo de 1.968, o sea en un 11.1 por ciento. El café representó el 63% del total exportado en dicho lapso de los dos años.

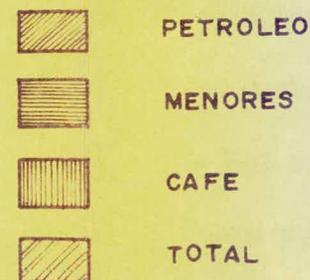
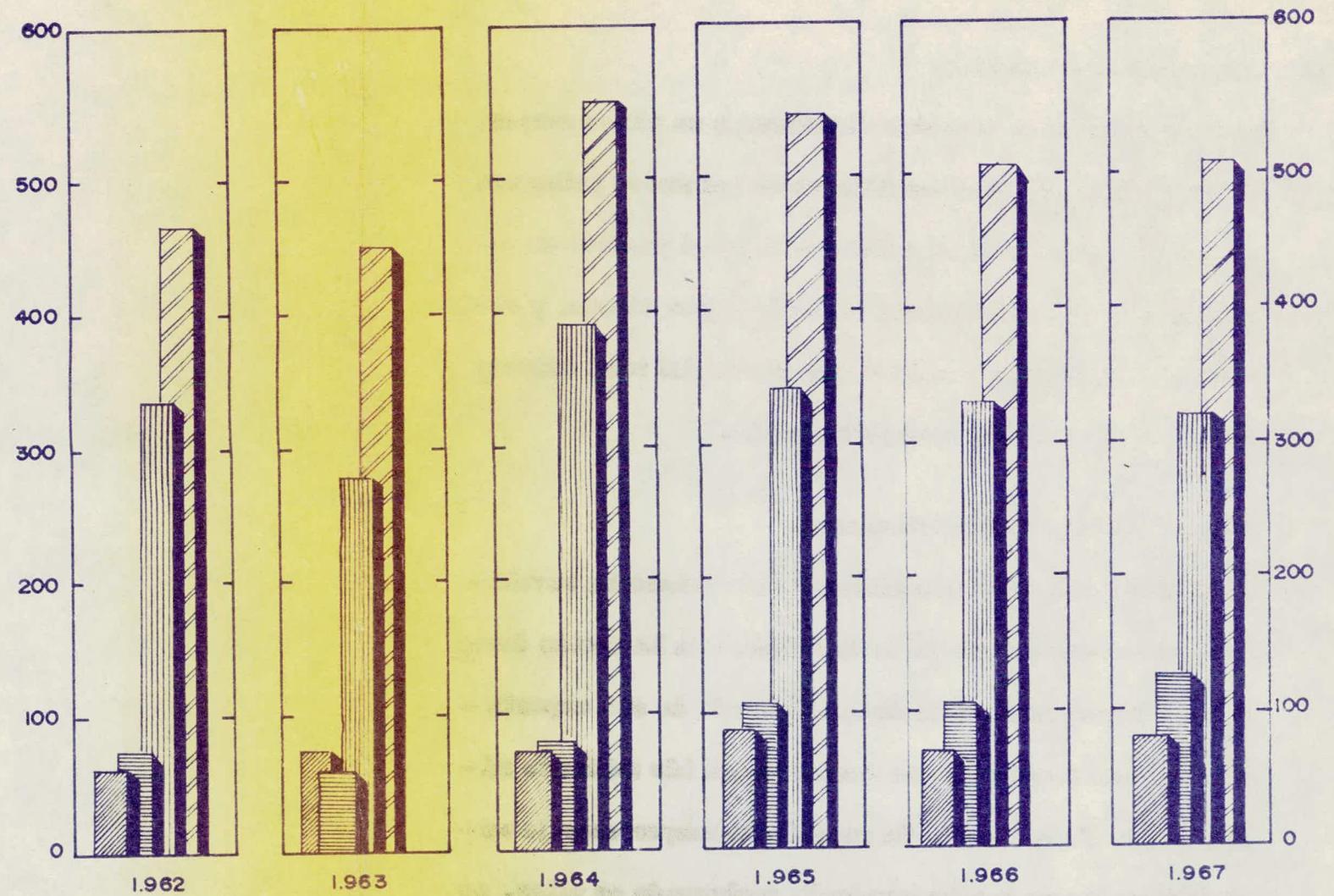
PETROLEO : Las exportaciones de petróleo decrecieron en 18.9 millones de dólares en los nueve primeros meses de 1.968, al pasar de 47.8 millones de 1.967 a 28.9 en 1.968 es decir, disminuyeron en un 39.6 por ciento. El petróleo representó el 12.8% en 1.967 y el 7.0% en 1.968 del total de la exportación en los mencionados periodos y años.

En el cuadro No. 1 podemos analizar el aumento y la disminución porcentual de los años de 1.962 y de 1.967 expresado en millones de dólares, tanto del petróleo, exportaciones menores y café.

EXPORTACIONES POR PRODUCTOS

MILLONES DE US \$

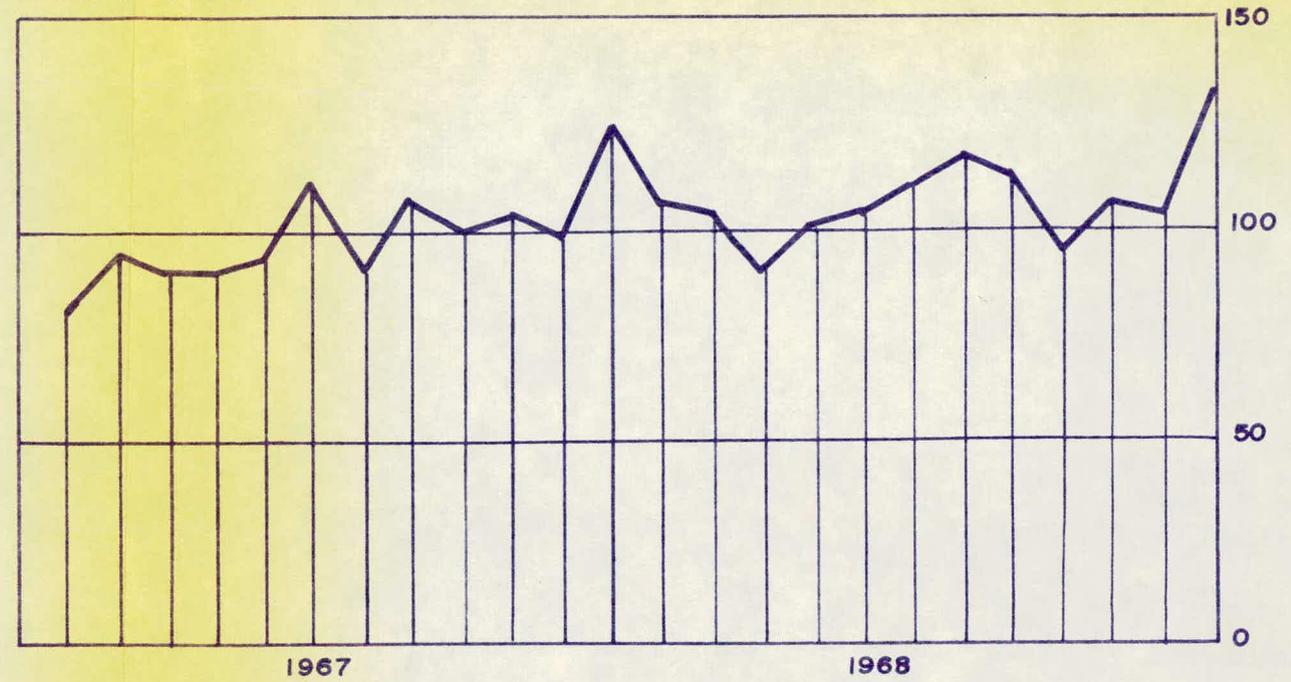
AÑOS	PETROLEO	MENORES	CAFE	TOTAL
1962	60.6	70.8	332.0	463.4
1963	77.2	66.5	303.0	446.7
1964	75.0	78.9	394.2	548.1
1965	88.2	107.0	343.9	539.1
1966	71.7	107.6	328.3	507.6
1967	61.2	126.3	322.4	509.9



INDICES DEL COMERCIO EXTERIOR

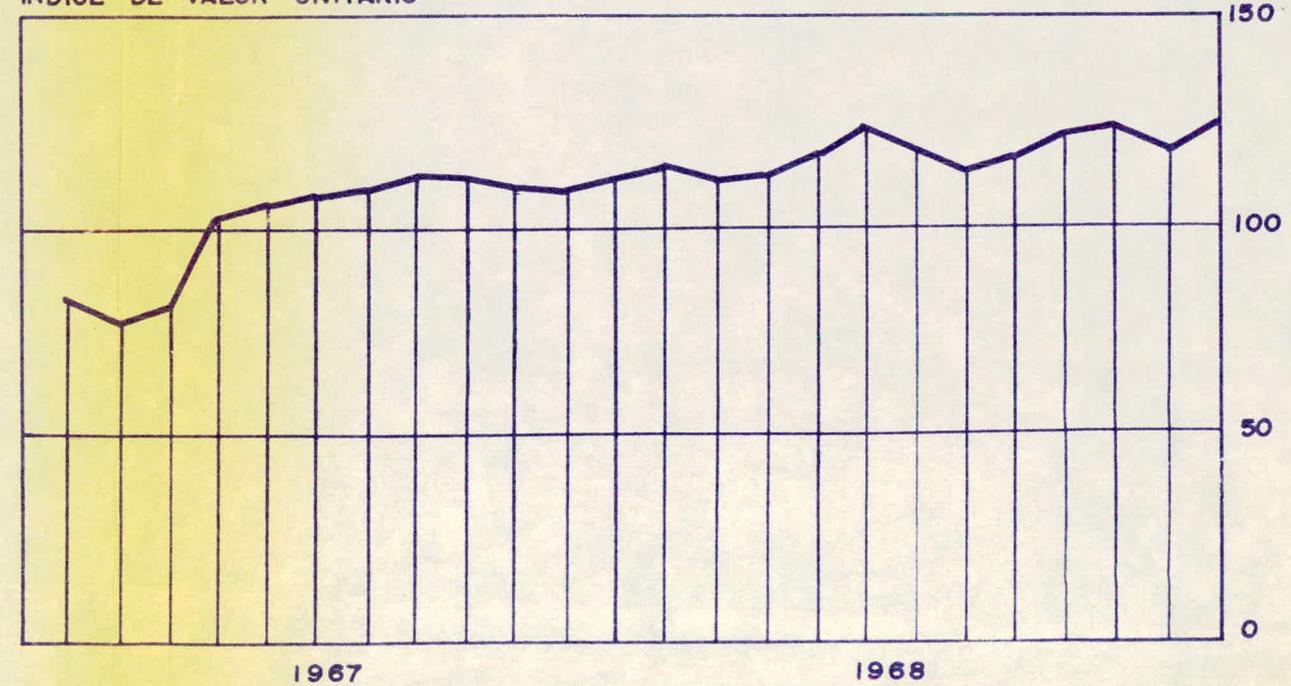
EXPORTACION - INDICE DE QUANTUM 1.967 - 100

M E S E S	1.967	1.968
Enero	80.1	108.1
Febrero	94.4	106.8
Marzo	91.4	91.7
Abril	91.1	101.1
Mayo	93.1	104.0
Junio	114.5	110.6
Julio	92.6	119.4
Agosto	109.3	114.0
Septiembre	100.4	96.0
Octubre	103.8	109.7
Noviembre	99.6	105.2
Diciembre	128.0	135.2
Indice Anual	100.0	100.0



M E S E S	1.967	1.968
Enero	81.4	111.1
Febrero	76.6	108.7
Marzo	79.5	110.9
Abril	101.4	115.3
Mayo	102.1	121.1
Junio	104.5	117.7
Julio	105.7	112.2
Agosto	108.7	115.2
Septiembre	108.8	118.0
Octubre	107.6	129.0
Noviembre	105.9	122.1
Diciembre	108.3	124.8
Indice Anual	100.0	100.0

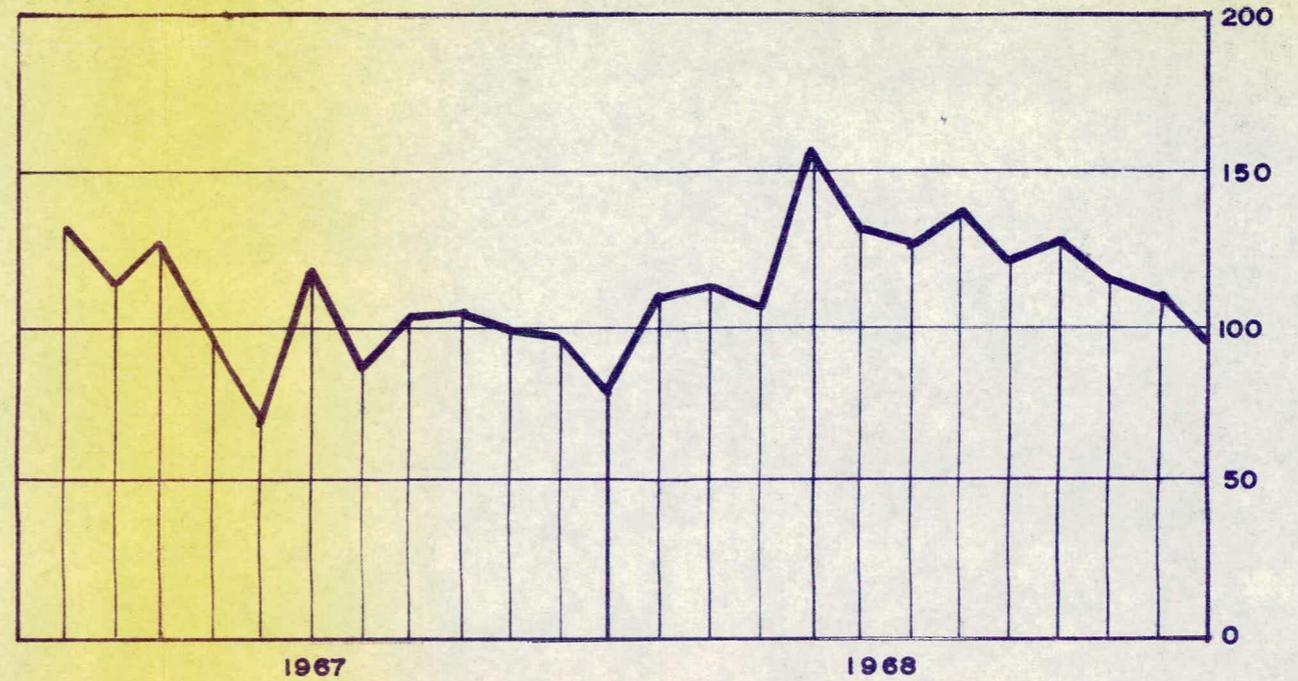
INDICE DE VALOR UNITARIO



INDICES DEL COMERCIO EXTERIOR

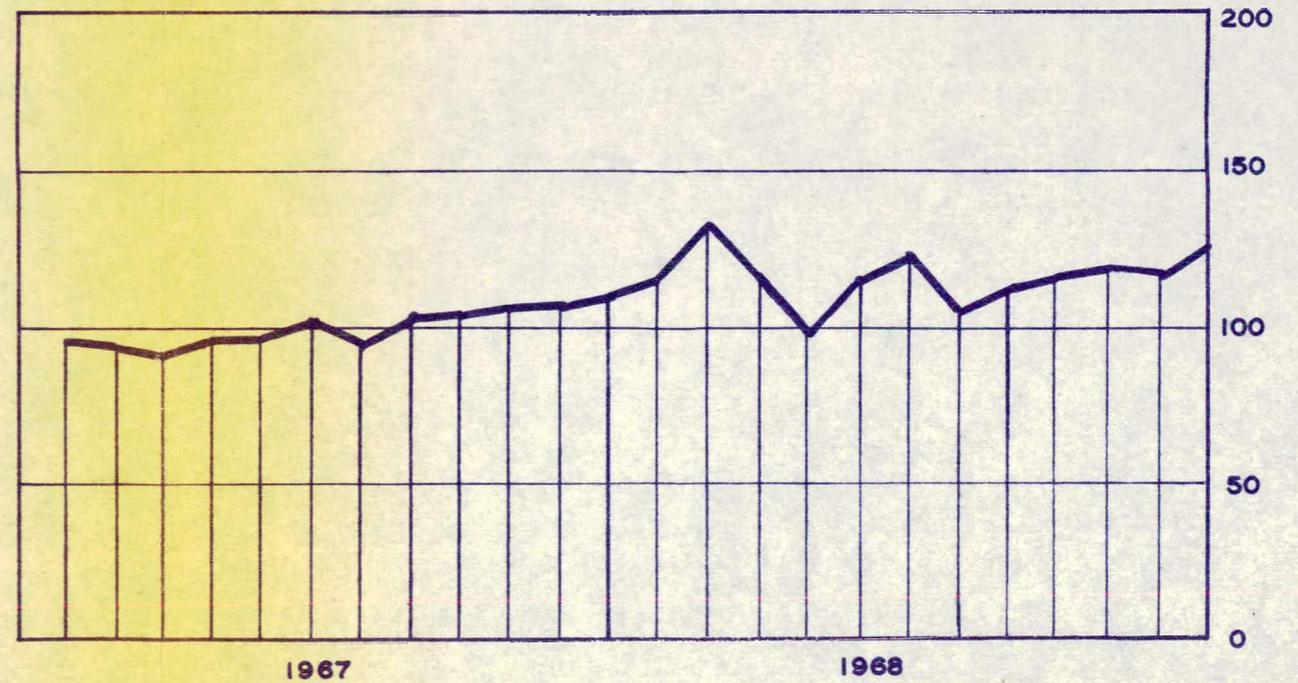
IMPORTACION - INDICE DE QUANTUM 1967-100

M E S E S	1. 967	1. 968
Enero	130.8	109.2
Febrero	110.8	110.9
Marzo	124.2	106.2
Abril	98.7	154.8
Mayo	67.0	129.1
Junio	114.3	126.7
Julio	85.5	136.4
Agosto	101.4	120.9
Septiembre	102.6	126.2
Octubre	100.5	115.3
Noviembre	97.1	111.4
Diciembre	77.0	88.4
Indice Anual	100.0	100.0



M E S E S	1. 967	1. 968
Enero	94.9	112.2
Febrero	93.9	132.4
Marzo	92.6	112.9
Abril	94.6	95.3
Mayo	94.0	112.5
Junio	99.7	122.9
Julio	95.3	104.3
Agosto	100.0	110.8
Septiembre	101.6	116.1
Octubre	104.6	119.5
Noviembre	104.2	119.0
Diciembre	109.8	125.4
Indice Anual	100.0	100.0

INDICE DE VALOR UNITARIO



Así mismo en los cuadros Nos. 2 y 3 se puede analizar el índice del quantum de exportación e importación con su respectivo índice de valores unitarios por meses de los años 1.967 y 1.968.

(2) Exportaciones menores.

Las exportaciones menores crecieron a un ritmo mayor al pasar de 90.2 millones dólares en los nueve primeros meses de 1.967. a 122.6 millones en igual período de 1.968, esto es, aumentaron en un 35.9 por ciento, y representaron el 24.2 y el 29.7 por ciento del total exportado en 1.967 y 1.969, respectivamente.

(3) Diversificación de exportaciones.

El análisis del comercio exterior colombiano ha revelado el progreso considerable que Colombia ha tenido durante los últimos años en la diversificación de sus exportaciones. Las exportaciones menores han ido subiendo rápidamente desde 1.965. Su renglón de mayor empuje es el de "productos manufacturados", incluyendo en ellos, según un estudio de las Naciones Unidas sobre las perspectivas de las exportaciones colombianas, los siguientes grupos; alimentos y bebidas preparados, productos químicos y farmacéuticos, cueros y cauchos, madera y cor

cho y sus productos, papel y libros, textiles y calzado, metales y minerales y sus productos, maquinaria, instrumentos, materiales de transporte, artículos varios, Mientras que las exportaciones menores se triplicaron entre 1.958 y 1.967, las exportaciones de los productos manufacturados se sextuplicaron entre 1.960 y 1.965, - pasando de insignificativos 6,8 a 40.7 millones de US\$. Los principales artículos entre los productos manufacturados son los textiles y los productos químicos, y los de mayor crecimiento entre 1.960 y 1.965 fueron "papel y los productos de papel", "Textiles" y vidrios". Entre 1.963 y 1.967 los renglones que aumentaron más fuertemente fueron "Papel cartón y sus manufacturas", "manufacturas de metales" y "maquinaria, aparatos y utensilios eléctricos". El "vidrio" es ejemplo de un espléndido éxito exportador. Según la información de un periódico capitalino (La República 3/12/1966) la empresa Peldar duplicó sus exportaciones en un año y abastece al Ecuador en un 80% de sus importaciones de vidrio.

En la lista de las exportaciones no tradicionales, figuran en el primer semestre de 1.968, cerca de 630 posiciones arancelarias. Cuantitativamente son más importantes los pro -

ductos agrícolas. Los productos manufacturados son muy variados; van desde textiles, cementos, artículos metal mecánicos, al grupo de los varios que incluye, por ejem plo, gelatina, colas de langostas, bocadillos de guayaba, subproductos de ganado, licores, otras enlatadas, - aisladores de corriente, tubería y ballestas para automóviles.

Se ve que las exportaciones no tradicionales merecen - los mejores esfuerzos de la política de fomento de ex - portaciones.

En el Cuadro No. 4 que se inserta a continuación se pueden apreciar con claridad los tres factores relacionados con el comercio exterior de Colombia (Julio de 1.968), analizando la importación con los países de compra, toneladas métricas brutas y su valor CIF US\$ (000): la exportación con los países de venta, toneladas brutas y su va lor FOB US\$ (000) y por último la balanza comercial - - US\$ (000): sin incluir el oro ni el petróleo.

COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIAIMPORTACION, EXPORTACION Y BALANZA COMERCIAL DE VALORES

<u>PAISES</u>	<u>IMPORTACION PAISES DE COMPRA:</u>		<u>EXPORTACION PAISES VENTA</u>		<u>BALANZA COMERCIAL</u> US\$ (000)
	<u>Toneladas Métricas Brutas</u>	<u>Valor CIF US\$ (000)</u>	<u>Tonel. Métric. Brutas</u>	<u>Valor FOB US\$ (000)-</u>	
<u>Europa</u>					
Alemania Occidental	7.055	4.940	12.106	6.220	+ 1.280
Alemania Oriental	2.201	497	1.008	891	+ 394
Austria	59	47	--0--	--0--	- 47
Bélgica y Luxemburgo	1.161	515	919	777	+ 262
- Checoslovaquia	532	250	459	408	+ 158
- Dinamarca	172	215	191	170	- 45
España	28.003	3.949	1.626	1.395	- 2.554
Finlandia	2.125	799	1.959	1.735	+ 936
Francia	336	641	2.728	312	- 329
Hungría	46	35	--0--	--0--	- 35
Italia	654	895	270	267	- 628
Noruega	37	12	4.275	327	+ 315
Países Bajos	1.556	983	57.374	6.237	+ 5.254
Polonia	1.706	280	1	8	- 272
Portugal	5	2	-	-	- 2
Reino Unido	3.426	2.189	3.114	1.731	- 458
Rumania	123	35	-	-	- 35
Suecia	369	759	1.869	1.524	- 791
Suiza	227	830			

<u>PAISES</u>	IMPORTACION			PAISES DE VENTA		BALANZA - COMERCIAL US\$ (000) -
	PAISES DE COMPRA	Toneladas Métricas Brutas	Valor CIF US\$(000)	Tonel. Met. Brut.	Valor FOB US\$(000)	
Yugoeslavia	245	472	-	-	-	472
Unión Soviética	171	230	-	-	-	230
Otros países	7	10	99	64	+	54
TOTAL	50.216	18.585	88.011	22.105	+	3.520
<u>AMERICA DEL NORTE</u>						
Canadá	6.418	1.539	2.811	1.017	-	522
Estados Unidos	58.582	26.086	105.126	19.969	-	6.117
<u>Centro AMERICA y ANTILLAS</u>						
Antillas Holandesas	46	8	56.693	772	+	764
Bermudas	++	2	++	2		-0-
Barbados	-0-	-0-	-0-	-0-		-0-
Bahama-Islas	32	22	-0-	-0-		22
Costa Rica	++	1	197	92		91
Guatemala	++	++	9	6	+	6
Honduras Británica	-0-	-0-	-0-	-0-		-0-
Honduras	-0-	-0-	77	59	+	59
Jamaica	++	++	3	8	+	8
México	1.408	560	41	17	+	543
Nicaragua	++	++	48	53	+	53
Panamá	1.120	1.116	29.713	663	-	453

<u>PAISES</u>	IMPORTACION PAISES DE COMPRA		EXPORTACION PAISES DE VENTA		Balanza comer- cial US\$(000)
	Toneladas métricas brutas	Valor CIF US\$ (000)	Toneladas métricas brutas	Valor FOB US\$ (000)	
Puerto Rico	88	18	5.817	223	+ 205
República Dominicana	-0-	-0-	14	21	+ 21
El Salvador	++	++	53	24	+ 24
Trinidad y Tobago	++	++	602	68	+ 68
Otros países	-0-	-0-	4.053	72	+ 72
TOTAL	2.694	1.727	97.320	2.080	+ 353

AMERICA DEL SUR

Argentina	1.840	620	416	392	- 228
Brasil	456	257	5.063	109	- 148
Chile	1.909	485	1.126	182	- 303
Ecuador	1.444	740	2.190	731	- 9
Perú	3.899	519	1.265	398	- 121
Uruguay	313	503	42	31	- 472
Venezuela	2.950	602	22.078	975	+ 373
Otros Países	11	4	1.526	70	+ 66
	12.822	3.730	33.706	2.888	- 842

ASIA

Filipinas	- 0 -	- 0 -	5	4	+ 4
Hong Kong	6	5	++	34	+ 29
Singapur	- 0 -	- 0 -	++	1	+ 1
Japón	3.432	2.050	12.419	714	- 1.336

<u>PAISES</u>	IMPORTACION		EXPORTACION		Balanza comercial US\$(000)
	PAISES DE COMPRA		PAISES DE VENTA		
	Toneladas Métricas brutas	Valor CIF US\$ (000)	Toneladas métricas brutas	Valor FOB US\$ (000)	
Malasia Británica	454	168	1	4 -	164
Otros Países	57	68	77	62 -	6
TOTAL	3 . 949	2.291	12 . 502	819 -	1.472
<u>AFRICA</u>					
Argelia	++	++	-0-	-0-	-0-
Madagascar	-0-	-0-	-0-	-0-	-0-
Marruecos	-0-	-0-	-0-	-0-	-0-
Unión Sud Africana	-0-	-0-	11	9 +	9
Tunez	-0-	-0-	-0-	-0-	-0-
Otros Países	3	2	1	2	-0-
TOTAL	3	2	12	11 +	9
<u>OCEANIA</u>					
Australia	++	1	7	6 +	5
Nueva Zelandia	- 0-	-0-	5	5 +	5
No especificados	-0-	-0-	-0-	-0-	-0-
TOTAL	1	12	11 +	10
GRAN TOTAL	134.684	53.961	339.500	48.900 -	5.061

-0- = No hubo movimiento.

++ = Inferior a la mitad de la unidad empleada.

b.- Necesidades de Fomento de Las Exportaciones.

El fomento de las exportaciones ha llegado a ocupar un lugar clave en la política económica actual. Los dirigentes del sector público y privado conscientes de su importancia, reclaman una "ofensiva exportadora".

El creciente interés del Gobierno, de los gremios y del público por las exportaciones es, sin embargo, relativamente reciente, Quizás es útil recordar que unos de los primeros congresos nacionales de exportadores en la década del cincuenta contó con 15 participantes.

Se fomentan hoy tan enérgicamente las exportaciones, además por el nuevo rumbo que se quiere y se puede dar con ellas a la industrialización Colombiana, como los tres países latinoamericanos, ha experimentado en las últimas décadas una industrialización basada en la sustitución de importaciones. Es ésta probablemente, la forma natural de iniciar un proceso de industrialización en un país agrícola con limitada manufacturera. Pero cuanto más se difunde la industrialización por sustitución de importaciones tanto más se muestra su debilidad y sus inconvenientes. La industrialización por sustitución de importaciones, por su propia naturaleza, se orienta exclusivamente hacia el mercado interno, reemplaza los suministros y se agota a medida que el mercado interno tradicional se satura.

Las nuevas industrias establecidas a la sombra de altas barreras arancelarias se caracterizan, por lo general, por excesivo diversificación, altos costos y por consiguiente altos precios que dificultan hasta imposibilitar, la competencia en los mercados internacionales. "En estas condiciones se crea una indus-tria exuberante a primera vista, con fuertes ritmos de creci-miento al príncipio, pero básicamnete debilitada desde el ini-cio por la protección y diversificación excesiva y por la falta-de impulso exportador."

En resumen, y citando a Albert Hirschmann, el fomento de las exportaciones provenientes de los países en vía de desarrollo - sería tan vital porque :

- a) A través de las exportaciones vencerían cualquier obstáculo relacionado con el tamaño del mercado que limita el crecimiento de las industrias o impide su establecimiento;
- b) A través de las exportaciones se solucionarían las dificultades cambiarias con sus efectos desfavorables sobre el abastecimiento corriente de la industria.
- c) A través de la competencia en los mercados mundiales, las industrias tendrían la necesidad de lograr y mantener altos niveles de eficiencia y calidad y podrían defenderse de las - situaciones oligopolíticas y la decadencia, ante la cual sue-

len sucumbir las industrias en los pequeños mercados lo
cales de alta protección".

En conclusión, el desarrollo de una industria substancialmente
orientada hacia la exportación, cuyos niveles de productividad,
de costos y de calidades se encuentra engranada a las --
condiciones extraordinarias de competencia que prevalece en
los mercados internacionales, tiende a crear en la economía
un área de alta presión que a largo plazo ejerce un efecto fa-
vorable aún sobre los sectores de la industria no dedicados a
la expbrtación. De esta manera se contribuye a salvar la fal-
ta de dinamismo y de incentivos que caracteriza la industrial
ización sobreprotegida en muchas naciones en desarrollo."

Si el aumento de las exportaciones es tan esencial para el dede
sarrollo económico del país, les corresponde a las políticas
de fomento de las exportaciones una posición de prioridad dentro
de la política económica general.

Cuáles serían entonces las líneas directrices de tal política de
fomento de las exportaciones?

La política de fomenro de las exportaciones, como cualquier -
otra política, se desarrolla dentro de un cierto marco que jalona
sus posibilidades de actuar. Los hitos de este marco (en lengu
aje de la teoría económica diríamos los "datos") son princi -

palmente la estructura de la demanda en los mercados externos y las posibilidades de oferta del propio país. A corto plazo la política económica tendrá que admitir estos datos como fijos y se concentrará en conocerlos lo mejor posible. Los conocimientos detallados permiten aprovechar las circunstancias y también sientan las bases para modificar los datos en favor del país exportador.

La investigación de la estructura de la demanda externa y de la oferta nacional incumben a los organismos estables y gremiales encargados del fomento de las exportaciones. El exportador particular tiene que dar un paso más: Necesita saber, para uno o varios productos específicos, las posibilidades y riesgos del negocio. Los estudios de productos exportables específicos (Product Study), abarcan las especificaciones técnicas, la calidad el volumen de producción actual y potencia, el consumo interno, el volumen de importaciones en los países compradores, los canales de distribución, la situación competitiva, los reglamentos de importación, las tarifas de transportes, los seguros, los servicios etc. La técnica de tales estudios de productos específicos no es nuestro tema. Pe

ro si tenemos que indagar las perspectivas de venta de los principales grupos de mercancías.

c. - Política Estatal de Exportaciones.

(1) La intervención del Gobierno.

La promoción de productos terminados consiste en un conjunto de medidas e instituciones en los campos de producción, de los costos de las normas de calidad, política de precios, mercadotécnica, comercialización, financiación, seguros y transportes. En todas estas áreas, el gobierno desempeña un papel al estimular y guiar la acción requerida.

El Gobierno interviene hoy tan ampliamente en el negocio de las exportaciones, porque tiene que reforzar y a veces reemplazar la iniciativa privada. Ella es insuficiente en este sector por razones institucionales, técnicas y financieras, porque los exportadores no estarían organizados adecuadamente, o les faltaría la experiencia en la promoción de nuevos productos, o no podrían costear los gastos de una campaña de exportación. En Colombia, los sectores económicos están organizados en numerosos gremios tales como ANDI, AGOPI, FENALCO, SAC, FEDEGAN, que podrían contribuir al desarrollo de las exportaciones en su respectivo campo de acción.

Esta dispersión, sin duda, dificulta al Fondo Nacional de promociones de Exportaciones la sincronización de medidas con el sector privado, fatal-
por decirlo así el " interlocutor " representativo de todos los exportadores. Quizás la creación de un secretario permanente del Congreso Nacional de Exportadores, podrá reparar en algo esta deficiencia.

La intervención del gobierno se impone también - cuando se desarrolla, por ejemplo, una competencia ruinososa entre los exportadores nacionales, como ha sucedido entre los bananeros del Magdalena, y, cuanto infrinjan ciertas normas de sanidad y de calidad. Cabe mencionar en este contexto, el caso de las exportaciones de carne que tantas expectativas habían suscitado hace algunos años, pero que bajaron de un valor de 2.7 millones de dólares en 1.965 a 2.8 millones en 1.967. La merma de las exportaciones de carne se debe a varias cau

sas : baja de precios, desconocimiento de las preferencias de los consumidores, fluctuaciones en el -- despacho de carnes y clausura de mercados internacionales. Sobre la pérdida del mercado del Perú de ceña Miguel Santamaría Dávila, Gerente de Fedegan, al Congreso Ganadero de Montería del año pasado :

" Hace poco tiempo un cargamento destinado al Perú llegó al Callao con 130 reses contaminadas de fiebre aftosa y fue necesario incinerarlas en la playa, con el resultado inmediato de la suspensión de las importaciones de ganado Colombiano. Detrás de este es - pectáculo deprimente se oculta la improvisación, un desenfrenado deseo de lucro y la negligencia culpa - ble de productores de ganado que omitieron la vacunación de las reses obteniendo certificados fraudu - lentos de sanidad para acelerar las exportaciones - "(La República, 23/10/68).

Defender la intervención estatal no es preconizar un monopolio oficial en el mercado doméstico y exter - no. Caben dudas de que sea conveniente que IDEMA asuma el monopolio en la venta de productos agríce las exportables. Los errores de una entidad mono - polística cubrirían a todos los productores de un - sector. Además muchos vendedores independientes

siempre crean un mayor número de contactos que un solo Instituto, aún cuando esté bien equipado.

- (2) Legislación y organización de promoción y exportaciones.

La política de fomento de las exportaciones, aplica, en principio, los instrumentos usuales de toda política de ventas pero tiene que utilizarlos a causa de la "competencia total" en los mercados mundiales.

Las posibilidades de exportación dependen primero y principalmente del precio del producto: el precio en moneda nacional debe ser halagador para el productor y el precio en moneda externa debe ser atractivo para el cliente. Los dos requisitos son conciliados por una adecuada tasa de cambios para la moneda nacional.

El Estatuto de Cambios: (Decreto 444) del 22 de Marzo de 1.967 que creó el "mercado" de certificados de cambio, abrió el camino para que se forme una tasa de cambio propicia para las exportaciones. El mencionado Estatuto creó además incentivos específicos a las exportaciones: primero, un incentivo tributario en la forma del "Certificado de abono tributario"

que reemplaza y generaliza ciertos tributarios anteriores y que equivale a un subsidio de los exportadores, segundo el Fondo de Promoción de Exportaciones.

Ya desde el año de 1.959 las disposiciones del llamado "Plan Vallejo" (Ley 1a. de 1.969) ha impulsado las exportaciones con incentivos fiscales; el "Plan Vallejo" es la forma más importante de los "sistemas especiales de importación y exportación" reglamentados en el artículo 172 del Estatuto de Cambios. Consiste en un contrato entre el exportador y el gobierno nacional, en el cual el gobierno autoriza la importación, libre de derechos aduaneros y de depósitos previos, de las materias primas y demás insumos que hayan de utilizarse en la producción de artículos destinados a la venta en el exterior. El productor se obliga a elaborar los insumos y a exportar una vez terminada la producción. Este plan comprende también equipos de capital cuando se destinan a la producción de artículos de exportación.

El Fondo de Promoción de Exportaciones es hoy en Co-

lombia el centro y la fuerza del fomento de exportaciones. No fija la política de exportaciones, ya que este compete al Instituto Colombiano de Comercio Exterior INCOMEX antes (SUPERCOMEX), pero si es la máxima entidad en desarrollar los instrumentos de promoción de exportaciones. Los mecanismos e instrumentos son tan numerosos que es preciso limitarse a enumerar los. Comprenden :

- (1) La asistencia técnica en los renglones de transporte, calidad, embalaje, cálculo de costos y cotización, trámite y procedimientos ;
- (2) Estudio de mercados, con estudio de la oferta de productos exportables; estudio de inversión en nuevas producciones para la exportación, con estudios de la demanda en los mercados externos;
- (3) Medidas de promoción propiamente dichas, como : consolidar la oferta exportable, solucionar obstáculos administrativos al exportador, informar sobre licitaciones extranjeras, orientar la asistencia técnica extranjera, realizar misiones de exportadores colombianos al exterior, Organizar la participación colombiana en ferias internacionales ;

- (4) Publicaciones de estudios, directorios, catálogos, manuales de procedimientos.

3.- IMPORTACIONES

El mejor índice de la economía de un país es el comercio exterior; en el volumen y valor de sus exportaciones se puede apreciar la capacidad económica y el ingreso total de la población.

Con el propósito de renovar la base de los índices que expresan las tendencias del comercio exterior en relación a la cantidad o volumen físico y su valor, o sean los índices de Quantum y de valor unitario, se cambió la base correspondiente al año de 1.952, por la más reciente 1.967 año considerado como normal en las transacciones comerciales e internacionales.

Es evidente que en el cálculo de los índices del comercio no pueden incluirse la totalidad de los bienes que son motivo de intercambio, - siendo entonces indispensable la selección de mercancías cuya importancia relativa individual constituye un agregado que se juzga representativo del total.

La selección de los artículos de importación abarcó 360 posiciones estadísticas con valor C.I.F. superiores cada una a los novecientos mil pesos, alcanzando en conjunto un monto de cinco mil trescientos treinta y siete con cinco millones de pesos (\$5'337.5) equivalentes

al 76% del valor total de las mercaderías importadas al país en 1. 967 - que fué de 6. 457 millones de pesos. De igual manera, la selección de - los artículos importantes de exportación agrupó 51 posiciones estadísti- cas que incluyeron : café, petróleo crudo, banano, tabaco en rama, - platino semilabrado, pieles en bruto y curtidos, algodón, ganado vacuno, azúcares en bruto, maderas en bruto y aserrados etc. , con valores - F. O. B. por posición superior a los \$ 2. 772. 500, los cuales totalizaron 6. 697. 1 millones de pesos, cuyo alcance relativo ascendió al 98% del va- lor total de los artículos exportados en 1. 967.

Para el año de 1. 966 la Balanza Comercial colombiana fué desfavorable en US\$167 millones; ya en 1. 967 tuvo un balance positivo aunque sólo en US\$13 millones.

En el cuadro 5 podemos analizar la importación de artículos importan- tes según su destino económico, en los años de 1. 965, 1. 966 y 1. 967, don- de se muestra la relación porcentual de las compras colombianas en los mercados extranjeros. Con las incidencias de alzas y bajas en la impor- tación de bienes de consumo intermedios y de capital, con la caracterís- tica que los bienes de capital llegaron en 1. 967 al 36% del total de los im- portado al país.

CUADRO No. 5

Destino económico de los bienes	Porcentajes sobre el total de la importación		
	1.965	1.966	1.967
Para el consumo directo ..	4.9	7.0	6.8
Intermedios.....	45.7	51.9	43.2
Bienes de capital.....	34.9	30.9	35.6
Sub-Total.....	85.5	89.8	85.6
Los demás artículos.....	14.5	10.2	14.4

Anteriormente se analizaron las tendencias y composición de las Importaciones y Exportaciones del país. Dentro del cuadro (No. 3) que se transcribe a continuación se aprecia la evolución de la balanza durante los últimos cinco años.

CUADRO No. 6
BALANZA COMERCIAL.

AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	SALDO
	C.I.F.	F. O. B.	
1.963	506.023	446.657	- 59.366
1.964	586.291	548.136	- 38.155
1965	453.502	539.144	+ 85.642

1.966	674.264	507.591	- 166.673
1.967	496.508	509.880	+ 13.372

En miles de dólares

Estadísticas del "DANE"

Fuente : Análisis de las Exportaciones colombianas, Fondo de Promoción de Importaciones Abril de 1.968

4.- BALANZA DE PAGOS

CUADRO No. 7 BALANZA DE PAGOS:

	1.962	1.963	1.964	1.965	1.966
Bienes y Servicios y Pagos privados de Transferencia	-170.4	-137.1	-138.0	-19.8	-290.4
Movimiento Capital Privado	45.9	114.5	229.5	-53.9	190.0
Movimiento Capital y Gubernamental y pagos de transferencia	45.8	60.3	24.9	35.3	54.2
Errores y omisiones atrasos comerciales y créditos selectivos de Bancos	- 9.6	- 3.3	53.0	-23.8	62.9
Otros movimientos monetarios	55.2	39.8	- 37.0	- 5.0	13.1

En cuanto a la primera cuenta las variaciones siguen en líneas muy generales la tendencia ya analizada de la Balanza comercial, pero se nota una influencia apreciable de los pagos de Transferencia y de los correspondientes servicios.

Las Cuentas de Capital Privado y del Gobierno presentan saldos crecientes y favorables que demuestran un nivel favorable de ayuda externa.

La misma apreciación se puede hacer con los créditos selectivos de los Bancos.

FUENTE : Anuario de la Balanza de Pagos - Fondo Monetario Internacional volumen 19.

5.- DEUDA PUBLICA.

La magnitud de los créditos externos, su conveniencia como fuente de capital y la carga que significan para los ingresos corrientes de divisas, se discuten con vehemencia entre el público.

El saldo de la deuda pública de Colombia al finalizar el mes de Octubre de 1.968 era de 13.2 millones de pesos, es decir, superior al presupuesto del Gobierno Nacional para 1.969. Del total de 13.2 millones, 7,3 mil millones correspondían a la deuda interna y 5.9 mil millones a la deuda externa.

Cifrada en US\$, la deuda externa pendiente (deuda vigente más saldos por utilizar) era de 1.228,2 millones al final de 1.967. Según plazos, se componía de créditos de más de 10 años en un 72,4%, de créditos entre 5 a 10 años en un 23.0%, de créditos de menos de cinco años en un 4.3%, plazo indefinido 0.3%.

El mayor prestamista era el Gobierno Nacional (38% del total); los principales prestatarios eran el Banco Mundial, AID, Export-Import-Bank y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Los fondos extranjeros han venido financiando, junto con los capitales y existencias nacionales de oro y divisas, el saldo negativo de la llamada " cuenta corriente de la balanza de pagos ". Como es sabido, la " cuenta corriente", comprende además de la " Balanza Comercial " o " Balanza de mercancías " " los renglones " Fletes, Seguros, Viajes ", los giros por utilidades de las inversiones directas y los intereses sobre préstamos . La afluencia de fondos extranjeros ha sido muy discontinua de un año al otro. En los siete años comprendidos entre 1. 960 y 1. 966 el aporte neto de los fondos extranjeros era positivo en cinco años; en dos años 1. 960 y 1. 965, salieron más fondos hacia el extranjero de los que entraron en el país.

Después de conocer el aporte neto total de los fondos extranjeros, es preciso recordar que se componen de renglones muy heterogéneos, tales como inversiones directas, préstamos a largo plazo, capitales a corto plazo, donaciones oficiales, pagos diferidos de exportaciones, préstamos de balanza de pago, préstamos contingente del FMI, etc. Los valores de los diferentes renglones han ido cambiando aún más marcadamente que el conjunto total de la financiación externa. Sirvan como ejemplo dos posiciones los "préstamos a largo plazo " como ejemplo de fondos extranjeros - "Autónomos" y los "Préstamos de balance de pagos" como ejem-

plo de fondos "compensatorios". Para ambas posiciones se señalan en el cuadro No. 8 , primero, el valor de los préstamos nuevos, y, segundo los saldos anuales, es decir, los préstamos nuevos menos las amortizaciones para préstamos anteriores --- (en millones de US\$).

CUADRO No. 8

AÑO	<u>Préstamos a largo plazo</u>		<u>Préstamo de Balance de Pagos</u>	
	Préstamos nuevos	saldos Anuales	Prést.nuevos	Sdos. anuales
1960	34.9	8.5	-	43.8
1961	100.9	32.9	46.5	10.9
1962	111.4	82.1	160.9	18.0
1963	184.4	150.9	135.5	7.2
1964	158.8	113.2	92.7	47.1
1965	116.4	76.7	29.7	38.4
1966	150.1	104.1	90.9	29.0

En este contexto es preciso fijarse en los giros que Colombia efectúa anualmente por concepto de utilidades sobre inversiones extranjeras y los intereses sobre préstamos. Es interesante saber qué magnitud representan y qué porcentaje de los ingresos corrientes de divisas es absorbido por los giros de utilidades e intereses. El cuadro No. 9 responde a ambas preguntas :

CUADRO No. 9

Egresos de divisas por giro de utilidades e intereses

AÑOS	Valores Absolutos (Millones US\$)	Porcentaje de las Exportaciones
1960	39.6	8.5
1.961	50.4	11.6
1.962	57.3	12.3
1.963	80.6	18.0
1.964	73.2	13.4
1.965	79.2	14.7
1.966	86.1	17.0
1.967	95.0	18.6

Fuente : Cálculos hechos en bases de material estadístico de la CEPAL. Se ve que en los últimos años, los giros de utilidades sobre la inversión directa externa y de intereses sobre préstamos, llegan a absorber casi la quinta parte de los ingresos corrientes de divisas.

Resulta útil calcular también la proporción del servicio de la deuda externa en relación a los ingresos por exportaciones de bienes y servicios. (En 1.967 la proporción era de 16.5%.1).

Más significativa que tales porcentajes son el destino de los créditos externos y la eficiencia de su utilización.

6. - MERCADOS REGIONALES :

a. - La ALAIC.

Dentro del convenio de intercambio con los países de la Asociación Latinoamericana de libre comercio (ALAIC) para el año de 1.967 la balanza jugó papel importante en las importaciones y exportaciones con México, Ecuador, Brasil, Uruguay, Argentina, Perú, Chile, Venezuela, Paraguay, y Bolivia.

Entre los principales artículos importados figuran : trigo en grano, crudo, pimienta, lana sin cardar, sebos de bovinos -- fundidos desnaturalizados, aceite de pescado semi-refinado, -- harinas de pescado, vinos de uvas, ferromanganeso, cobre -- refinado, tubos sin costura de acero para oleoductos y gasoductos y yerba elaborada.

Así mismo exporta a los países de ALALC : maderas en bruto, amoniaco licuado, cemento, ropa de algodón, tejidos de algodón, papel y cartón, algodón fibra, tabaco en rama, neumáticos de caucho vulcanizados, cuchillas para afeitar, café sin -- tostar, bovinos, carne de ganado vacuno refrigerado, Fuel Oil,

molinos para granos, leche en polvo, azúcar en bruto, cables de fibra, textil de acetato de celulosa, máquinas de escribir - entre los productos principales.

Durante el año de 1.968 el evento de mayor trascendencia en la marcha de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio fué, sin duda alguna, la celebración del séptimo período de sesiones extraordinarias de las partes contratantes en Montevideo, del 16 de Julio al 15 de Noviembre y que tuvo como principales puntos de discusión la negociación del segundo tramo de la lista común y la consideración de las normas que regularán después de 1.973 el Comercio de los productos agropecuarios.

Como el problema de la lista común ya había sido debatido durante el año de 1.967, por medio de la Resolución 221 (VII) se confió al Comité Ejecutivo Permanente la realización de diversos estudios sobre los productos que tuvieran mayor ponderación dentro del comercio zonal, con el fin de facilitar el logro de un acuerdo en la constitución del segundo tramo de la lista común. Infortunadamente, al final de la conferencia no se consiguió una votación unánime puesto que "paraguay y Ecuador - dieron su voto negativo a una relación de productos que representaban, incluido el trigo, el 24.0% del comercio intrazonal-

del trineo 1.963-1.965. Por otra parte, Perú se abstuvo de votar. De esta manera queda suspendido lo dispuesto por el artículo 7o. del Tratado de Montevideo para la elaboración de la lista común.

Especial importancia para Colombia representa el acuerdo de complementación sobre la industria Petro-química suscrito el 23 de Julio conjuntamente con Bolivia, Chile y Perú. El acuerdo comprende 56 productos petro-químicos, materias primas para la fabricación de plásticos, fibras sintéticas, caucho, pintura, adhesivos y pesticidas. El protocolo presenta características muy especiales puesto que determina la bases de un verdadero mercado común de los productos negociados mediante un programa de eliminación progresiva, automática e irrevocable de todas las barreras al intercambio, que se cumplirá en un plazo máximo de cinco años, y la adopción de un arancel externo común para los mismos productos, de acuerdo con su grado de elaboración, igualmente prevé y estimula la formación y funcionamiento de empresas multinacionales con aportes de capital de los distintos países participantes.

El mecanismo de los convenios de crédito recíproco, tuvo importantes modificaciones durante el año comentado. En efecto durante la reunión del Consejo de Política Financiera y Monetaria

ria, celebrada el 29 de Abril al 2 de Mayo, se acordaron varias resoluciones destinadas a perfeccionar el mecanismo de compensación vigente entre los Bancos Centrales de los países de la ALALC. Entre las medidas adoptadas figuran las siguientes :

- a) - Ampliación a 90 días de los períodos de compensación de saldos, con cláusula optativa para los países de menor desarrollo económico relativo que resulten acreedores a los 60-días de cada período de liquidación, los que podrán continuar compensando sus pagos bimestrales y entrar en la liquidación final trimestral únicamente con los débitos del último mes. -
- b) - Establecimientos de intereses para los débitos que se registran en las cuentas de los convenios de crédito recíproco.
- c) - Uso multilateral de los saldos bilaterales con el fin de que se puedan atender deficiencias de crédito con otros bancos centrales. Igualmente, el Consejo acordó la fijación de nuevos montos en los convenios de crédito y el establecimiento de un texto único.

Las medidas a), b) y c), entraron en vigencia a partir del primero de Julio de 1.968 y el texto único fué adoptado en la 7a. reunión de la Comisión Asesora de asuntos monetarios efectuada en Lima. En el curso del año los bancos centrales han celebrado diferentes acuerdos complementarios a los convenios bilaterales con el fin de ampliar el monto de los

créditos recíprocos.

Durante 1.968 se realizaron cinco compensaciones que representaron para Colombia un desembolso de US\$ 16.7 millones. Esta situación puede ser apreciada en el Cuadro No. 10.

Del 21 de Octubre al 16 de Diciembre de 1.968 se desarrolló en Montevideo el octavo periodo de sesiones ordinarias de las partes contratantes. En esta oportunidad los debates se orientaron a la consideración de puntos tradicionales.

En la Octava rueda de negociaciones se otorgaron aproximadamente 950 concesiones. Colombia nuevamente solicitó el otorgamiento de concesiones sin reciprocidad a Argentina, Brasil y México, para tratar de equilibrar en parte no solo su comercio con estos países, sino en general con la zona. Infortunadamente su petición no fue aceptada. Por otra parte, el país obtuvo algunas concesiones, sujetas al régimen general, que podrían generar importantes corrientes de exportación. Algunos de estos productos son : torta de soya, cloruro férrico anhidro y lanzadera para telares.

Colombia otorgó nuevas concesiones que se refieren, entre otros, a los siguientes productos : aceite de ballena, aguardiente de uva, sulfato de zinc, plomo en diferentes estados y zamac en lingotes.

C U A D R O 10

COLOMBIA

CONVENIOS DE CREDITO RECIPROCO

	Saldo débito US \$	Saldo crédito US \$	Saldo compen- sación US \$
Países			
1o. Compensación (Ene. / Feb.)			
Argentina	- 0 -	1.784.962.38	
Chile	8.728.11	- 0 -	
Ecuador	- 0 -	423.203.70	
México	- 0 -	1.142.678.47	
Perú	228.281.90	- 0 -	
Total. . .	337.010.01	3.350.844.55	3.113.834.54
2o. Compensación (Marzo - Abril)			
Argentina	- 0 -	2.063.245.02	
Chile	- 0 -	14.211.37	
Ecuador	283.272.02	- 0 -	
Bolivia	250.00	- 0 -	
México	- 0 -	912.745.36	
Perú	- 0 -	85.102.79	
Total. . .	283.522.02	3.975.304.54	2.791.782.52
3o. Compensación (Mayo - Junio)			
Argentina	- 0 -	406.090.49	
Bolivia	2.513.38	- 0 -	
Chile	121.853.65	- 0 -	
Ecuador	- 0 -	1.985.555.72	
México	- 0 -	898.760.06	
Perú	- 0 -	555.815.77	
Total. . .	124.367.03	2.946.222.04	2.821.855.01
4o. Compensación (Jul. Sep.)			
Argentina	- 0 -	952.774.88	
Bolivia	6.479.12	- 0 -	
Chile	- 0 -	19.358.03	
Ecuador	203.160.00	- 0 -	
México	- 0 -	2.517.637.92	
Perú	- 0 -	688.152.77	
Total. . .	209.639.12	4.177.923.60	3.968.284.4

- -

5o. Compensación
(Oct. - Dic.)

Argentina	- 0 -	886.288.30	
Bolivia	21.147.21	- 0 -	
Ecuador	114.192.50	- 0 -	
Chile	- 0 -	141.466.65	
México	- 0 -	1.378.550.97	
Perú	- 0 -	1.742.910.04	
Total. . .	<u>135.339.71</u>	<u>4.149.215.96</u>	<u>4.013.876.25</u>

Otro punto importante que mereció la atención de la conferencia fue el referente a la restitución de márgenes de preferencia habiéndose ocupado de manera especial de la actitud por parte de Argentina que lo hizo aproximadamente en cien productos. De especial interés para Colombia fue el restablecimiento del margen de preferencia del carbonato de sodio.

Durante el octavo período de sesiones se aprobaron 15 resoluciones numeradas de la 228 a la 242. Entre estas merece destacarse la 230, por medio de la cual se recomienda a las partes contratantes que aún no lo han hecho, adoptar a más tardar el 1o. de Enero de 1.970 la nomenclatura arancelaria de Bruselas en sus respectivos aranceles ~~a~~ acipnales. Por medio de la resolución 239 se ha fijado un programa de trabajo al Comité Ejecutivo permanente; entre sus puntos merecen mención los relacionados con el régimen a las inversiones extranjeras, empresas multinationales y asuntos tributarios y fiscales.

b. - Grupo Andino

Nuevamente durante el presente año. Colombia ha puesto el mayor interés en el desarrollo de las labores del Grupo Andino.

El 7 de Febrero de 1.968 fue firmado en Bogotá, el convenio constitutivo de la Corporación Andina de Fomento por los represen -

tantes de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela. La sede de la corporación en principio será la ciudad de Caracas.

Según el convenio suscrito, la corporación presentará asisten
cia técnica y económica para el desarrollo y preparación mul
tinacionales; promoverá la adaptación y movilización de recur
sos para el financiamiento de los mismos, hará estudios des -
tinados a identificar nuevas oportunidades de inversión y finan
ciará programas de integración fronteriza.

Igualmente durante el año que se reseña, se efectuaron las reu
niones quinta y sexta de la Comisión Mixta, en las ciudades de Bogotá y Cartagena, respectivamente. En ellas se trató de con
ciliar los diferentes puntos de vista sobre el esquema definitivo del Grupo Andino, y como resultado de estas reuniones se firmó el 26 de Mayo de 1.969 el acuerdo de integración subregional An
dino entre Bolivia, Colombia, Chile Ecuador y Perú.

SECCION IV

CONCLUSIONES :

1.- EL TRANSPORTE

a. Aspectos Generales .-

Teniendo en cuenta los libros consultados que aparecen en la Bibliografía y a lo consignado en el presente trabajo, las conclusiones de éste sobre el transporte en Colombia, pueden resumirse en los siguientes puntos :

- (1) En la última década los Gobiernos Nacionales y Departamentales, han tenido conciencia de las variadas formas en que las vías de comunicación impulsan al progreso Nacional y han puesto todos sus esfuerzos dentro de los escasos recursos, para dar prelación a la construcción de un sistema de carreteras troncales, con las conexiones necesarias a las principales regiones de producción en busca de la integración del mercado Nacional.
- (2) Del análisis de los Cuadros No. 3 "LONGITUD DE CARRETERAS A CARGO DE LOS DISTRITOS", del Cuadro No. 4 "CARRETERAS A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS", del Cuadro No. 9 "CAMINOS VECINALES EN SERVICIO Y EN CONSTRUCCION" y del Anexo No. 1 "ESTADO DE CARRETERAS EN JUNIO DE 1.969", podemos deducir que el país cuenta con una red de carreteras y carreteables que llega a lugares en los cuales habita el 90% de la población Colombiana, lo cual unido a que los Ferrocarriles Nacionales conectan entre sí los más importantes centros manufactureros (Gráficos -

No. 1, 2, 3 y 4) y estos con los dos Océanos; que más de 626 aeropuertos tienen permiso de operación; que se cuenta con una gran Flota Mercante con buenas redes de navegación fluvial y que para el transporte de combustibles crudos y refinados existe una red de Oleoductos. En consecuencia la configuración del transporte nacional se ha modificado sustancialmente en los últimos tres lustros.

(3) Sin embargo es necesario tener presente que la expansión de capacidad de transporte está subordinada a la conservación y coordinación de los actuales medios y a la aplicación de los servicios de transporte en áreas de nuevo desarrollo o con servicios insuficientes.

(4) Entre el desarrollo económico general y el transporte - debe existir simultaneidad.

b. Transporte Automotor.-

En general puede decirse que la demanda del transporte automotor ha estado correspondida por una adquisición gradual de equipo, - que la mayoría de las veces ha satisfecho las necesidades, pero - de una manera casi casual, pues nunca se ha hecho un cálculo acertado sobre las necesidades futuras, sobre el incremento de la demanda o sobre el aprovechamiento de la capacidad potencial y renovación de equipo, ya que la "EDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR" es la siguiente :

<u>DE</u>		<u>AÑOS</u>	<u>PORCENTAJE</u>
1	a	5	11%

<u>DE</u>		<u>AÑOS</u>	<u>PORCENTAJE</u>
6	a	10	22%
11	a	15	20%
Mas	de	15	47%

Lo cual a decir del Dr. LUIS FERNANDO GUTIERREZ, Presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Vehiculos Automotores, permite deducir que "nuestro equipo de transporte esta acabado". (Fuente El Espectador del 24 de Agosto de 1.969).

c. Transporte Férreo.-

Del análisis de este sistema de transporte se puede concluir lo siguiente :

- (1) Los ferrocarriles Nacionales entre los años 1.938 - 1.947, practicamente formaron un monopolio del transporte, debido especialmente a que los demás medios de movilización se encontraban en un estado incipiente.
- (2) A medida que los ferrocarriles fueron decayendo en sus equipos de transporte, se fue perdiendo la confianza del público y los costos de operación crecieron en mayor proporción que los productos de su tráfico. Esto incrementó el transporte automotor, que ofrecia mayor comodidad y rapidez en la movilización de bienes y personas.
- (3) A la circunstancia de desgaste de equipo, se le sumaron la deficiente utilización del material rodante a causa de la falta de unidad del sistema férreo, la carencia de un Departamento-

de Tráfico bien estructurado que llevara a cabo los estudios y análisis de los mercados, el sostenimiento de tramos aislados como el Ferrocarril de Nariño y muchas más circunstancias que se reflejan obviamente en la situación financiera de la explotación férrea, lo cual representa cambios continuos en su estabilidad.

- (4) El Gobierno se ha interesado en buscarle solución a este problema de los Ferrocarriles y en parte se ha conseguido. Sin embargo al hacer un análisis comparativo de los pasajeros y carga transportada por este sistema y su ingresos, entre 1.968 y el periodo correspondiente en 1.969 se encuentra una cifra del 2.9% menos de producido en 1.969 con relación al año anterior.

d. Transporte Fluvial.-

Del estudio general del sistema de transporte Nacional, se puede determinar :

La rápida evolución de los otros sistemas, la deficiente coordinación de tráfico dirigida por el Estado, la tala de bosques en las margenes de los ríos y la erosión, han generado problemas de orden económico para este ramo del transporte, que han traído como consecuencia, una gran disminución de movimiento por este medio tanto de carga como de pasajeros. Además se nota una gran falta de coordinación de tráfico férreo y carretable con el sistema fluvial, lo que hace que no se utilice la capacidad transportadora de algunos ríos como la del Magdalena en la medida que fuese de desear, y

por ello los transportes se hacen más caros de lo necesario, mientras los empresarios fluviales se ven enfrentados a pérdidas sistemáticas.

e. Transporte Marítimo.-

En atención a los objetivos asignados en la Ley 154 de 1.959, la Empresa Puertos de Colombia ha llevado a cabo la unificación de los sistemas de control. La reestructuración de las tarifas de los distintos servicios que presta, ha acometido la realización de un programa inmediato de dotación de equipos para el manejo de carga, facilitando así el movimiento portuario de llegada y salida.

El gran desarrollo en el transporte Marítimo, se le debe a la Flota Mercante Gran Colombiana, que con su austera administración y con un permanente espíritu de superación en los servicios que presta al país, ha logrado intensificar el transporte Marítimo en forma firme y ascendente, contando hoy con muy buenos equipos y el apoyo irrestricto del Gobierno, La Banca y el Comercio en general, que le permitirá continuar en vía de progreso, dentro del mercado Nacional e Internacional de fletes, contribuyendo así al desarrollo de la economía del país.

f. Transporte Aéreo.-

Dentro del análisis de los transportes nacionales, puede observarse que el incremento del transporte aéreo a través de los años, es uno de los crecimientos más acentuados de la actividad económica -

colombiana. Es importante anotar que el crecimiento y sostenimiento de la aviación ha dependido en gran parte de la iniciación - privada, fenómeno que no se presenta tan caracterizado en otros países, lo que quizá sea una de las causas del progreso, pues - a mi juicio ha estado un poco distanciada de los entravamientos estatales que es lo que en cierta forma ha frenado el desarrollo de los otros medios de transporte.

g. Importancia Nacional del Transporte.-

- (1) Si una economía Sub-desarrollada como en el caso de Colombia ha de salir de su situación estacionaria, esto solo es posible por un gran impulso, debidamente programado, dando prioridad a la inversión de capital fijo en los sistemas de transporte. Pues hasta es una manera de creación de empleo.

Es importante recordar que la acción del transporte sobre el proceso de desarrollo económico es múltiple. Las nuevas vías no solo incorporan a la producción y al consumo nueva áreas y recursos inexplorados y llevan a las más remotas regiones - la tecnología moderna y el espíritu empresario, sino que al disminuir los costos reales del transporte de las materias primas a las fábricas y el de los productos elaborados de estas a los consumidores, amplían los mercados a escala nacional, aceleran el proceso de industrialización y protegen el poder competitivo del trabajo nacional en los mercados internacionales.

La integración económica de América Latina y el desarrollo

del transporte son fenómenos que influyen recíprocamente. Este aspecto del transporte como elemento muy considerable del costo, adquiere renovada importancia dentro de la etapa crucial por la que acualmente atraviesa Colombia y ante las perspectivas que le ofrece el pacto Andino, ya que Colombia se encuentra situada en lo que podría llamarse centro de gravedad del poder adquisitivo de la zona latinoamericana de libre comercio y por otra parte, debido a su proximidad al Canal de Panamá, en el cruce de las grandes rutas maritimas del comercio internacional, lo que le permite explotar su experimentada y próspera marina mercante.

(2) Desde el punto de vista del transporte aéreo Colombia está localizada sobre grandes ejes del tráfico internacional en el hemisferio, que abre al progreso del país las oportunidades de importantes corrientes culturales, económicas, comerciales y de turismo. Los aeropuertos Internacionales de El Dorado, Cali, Medellín y Barranquilla, le permiten canalizar el tráfico en los países suramericanos y centroamericanos por la ruta del Atlántico medio hasta Europa. Además Colombia gracias a su experiencia y renombre de su aviación puede establecer una industria aeronáutica, que suministre servicios de mantenimiento y de revisión a numerosas aerolíneas y a la vez puedan beneficiarse con menores costos, lo que sería una nueva e importante fuente de empleo para los técnicos colombianos y de divisas para el país.

(3) Con la creación del "INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE" será posible emplear con mayor eficacia los actuales medios de -

transporte del país, ya que sus planeamientos los está efectuando no solo teniendo en cuenta la demanda actual de servicio, sino la demanda previsible en el futuro inmediato.

- (4) De los contratos celebrados por el Ministerio de Obras Públicas entre Abril 12/67 y Abril 12/68, tenemos la siguiente situación que refleja el avance de las obras proyectadas para un futuro inmediato.

<u>OBRAS</u>	<u>CONTRATADO</u>	<u>AVANCE</u>
Construcción	2.057.16 Km.	450.1 Km.
Reconstrucción	60.0 Km.	28.4 Km.
Reconstrucción y Pavimentación	261.3 Km.	60.6 Km.
Pavimentación	167.5 Km.	34.2 Km.
Conservación y Pavimentación	1.073.8 Km.	139.2 Km.

h. IMPORTANCIA MILITAR DEL TRANSPORTE

- (1) A través de la historia los transportes han sido una de las bases de mayor importancia en cualquier conflicto bélico, y es así que desde los más remotos tiempos, fueron preocupación constante de los grandes estrategas.

En los tiempos modernos puede decirse sin temor a equívocos, que los transportes constituyen el medio indispensable para poder llevar a cabo cualquier plan técnico o estratégico en entrenamiento e instrucción o en desarrollo de operaciones militares de carácter nacional e internacional.

Las Fuerzas Militares cualquiera que ella sea, debe contar con muy buenos medios de transporte si espera obtener movilidad, ra

pidez y flexibilidad, ya que estos son la base para efectuar todo tipo de movimiento. En cortas palabras la importancia de los transportes, se puede sintetizar, diciendo que ellas son un factor definitivo en :

- La movilización
- La concentración
- El despliegue
- Los abastecimientos y evacuaciones

Pues los puntos citados son los pilares de toda maniobra militar, ninguno de ellos se puede concebir si no existen medios de transporte adecuados y técnicamente planificados, que permitan atender las operaciones militares en forma oportuna y dinámica.

- 1 (2) La preparación del plan de transporte debe ser en tiempo de paz la preocupación principal de las Fuerzas Militares, porque la ejecución de la concentración es al mismo tiempo que la piedra de toque de la organización, el primer acto de guerra y porque su éxito o sus errores podrán influir poderosamente sobre la confianza del país, como sobre las operaciones.

Los transportes de aprovisionamiento y de evacuación deben ser objeto de estudios especiales, pero también y sobre todo los transportes en el transcurso de las operaciones.

Desgraciadamente la guerra no ha muerto, tan antigua como el mundo tendrá su misma duración. Todos los pueblos del universo

se arman en tierra, en mar y en el aire y a pesar de defender el desarme general, las causas del conflicto son tan numerosas que estallan en el momento menos esperado.

Nos basta recordar el caso de los Monjes, y el de Los Cayos de Roncador y Quitasueño.

Colombia es profundamente pacifista, ello es indiscutible, pero no está sola en el ambiente latino americano, del otro lado de varias de sus fronteras se habla mucho de reclamos y exigencias territoriales y de plataformas continentales, y después de todo vale mencionar el célebre adagio latino, bien conocido, !no ha sido comprobado por la historia que el mejor medio de tener la paz es ser el más fuerte! solo se provoca y ataca a los débiles o a los que se suponen débiles.

A pesar de las dificultades financieras del país debemos mantener incólume nuestra potencia militar, perfeccionando constantemente nuestra organización, armamento y transporte de combate.

Y bien : el transporte en general constituye una de las armas esenciales y además ofrece la particularidad de ser un arma productiva, pues contribuye notablemente al desarrollo del comercio y de las industrias. No debe dudarse en emprender activamente los estudios y trabajos susceptibles de perfeccionar su explotación, trátese ya de las Empresas Oficiales o de las particulares.

No debe encatimarse jamás los gastos referentes a los transportes, pues ellos son factor esencial de la prosperidad económica del país en tiempo de paz y de su victoria en tiempo de guerra.

2- COMERCIO EXTERIOR.-

a. Aspectos Generales.-

Se puede concluir este estudio diciendo que en Colombia el desarrollo económico se caracteriza por una gran desigualdad en el aprovechamiento de los recursos naturales y humanos, quizá debido a la carencia de entidades capacitadas y técnicamente preparadas para canalizar las explotaciones que aumenten las exportaciones, buscando un aprovechamiento exhaustivo de las disponibilidades que ofrecen los organismos internacionales de asistencia técnica.

b. Estado de las Exportaciones e Importaciones.-

Es de anotar que Colombia registra dentro de los países latinoamericanos, uno de los índices más bajos en el comercio por cápita de importaciones y exportaciones.

Por otra parte la característica más relevante de la economía nacional es la deficiencia estructural de su comercio externo. Este fenómeno se ha agudizado en los últimos años por la baja de los precios en el mercado internacional del principal producto de exportación y porque no ha operado paralelamente a esa baja, un incremento en las exportaciones de los productos llamados no internacionales que compense la disminución en los ingresos provenientes del café.

- (1) Se nota una falta de planes concretos a mediano y largo plazo. En la mayoría de las veces las medidas tomadas en relación a las exportaciones e importaciones, han sido remedios parciales para una deter

minada carestía o abundancia, sin buscar efectos permanentes - con las medidas tomadas.

- (2) Actualmente parece que el Gobierno es conciente de las situaciones creadas por estos remedios parciales y momentáneos y está - estructurando soluciones de índole institucional, para buscar - dentro del plano interno una solución que permita un equilibrio y estabilidad en la balanza comercial, que dé mayores garantías a la economía colombiana. Es así como ha creado distintos organismos y modificando funciones a los ya existentes, para darle a todos una mayor competencia a fin de hacerlos más eficaces. Además el gobierno ha tomado medidas concretas de tipo promocional, tendientes a incrementar las exportaciones.
- (3) A partir del tratado multilateral de Montevideo que creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y de organización del Grupo Andino que busca crear una zona subregional donde la integración económica avance mas aceleradamente, las relaciones internacionales en lo comercial y económico, han tomado un rumbo que puede representar el término de la antigua organización de intercambio comercial, y en general brindar a Colombia un futuro con una economía más estable y de mejores perspectivas.

BIBLIOGRAFIA

El Comercio

- 1 - Colombia en Cifras 1.965 - 1.966
Librería Camacho Roldán. Director Plinio Mendoza Neira.
- 2 - Críticas y conceptos sobre política económica de José Raimundo Sojo
1.962 - 1.964.
- 3 - Informe anual del Gerente del Banco de la República (XLV) a la Junta Directiva.
1º. de Enero a 31 de Diciembre de 1.968.
- 4 - Colombia Estadísticas Básicas del Banco de la República (Departamento de Investigaciones Económicas). 1.969.