

X

COMERCIO, FINANZAS Y COMUNICACIONES

DESARROLLO COMERCIAL, ASOCIACIONES Y CAMARAS DE COMERCIO—
PUERTO LIBRE—INSTITUCIONES BANCARIAS—BANCO AGRICOLA FE-
DERAL—ADUANAS—DESARROLLO DEL PUERTO DE SAN JUAN—
CORREOS—TELEGRAFO, TELEFONO Y CABLES—TELEGRAFIA INALAM-
BRICA NAVAL—"AMATEUR RADIO."

Desarrollo Comercial de Puerto Rico

Por Hayden L. Moore,

Al servicio del Gobierno Federal en Puerto Rico desde 1898. Colector Federal de Aduanas para el Distrito de Puerto Rico, desde el 1916. Presidente de "La Constructora del Hogar", Asociación Cooperativa de Construcciones y de Ahorros y Préstamos. Frutero y ganadero.

Daños causados por el huracán de San Ciriaco. El primer año del Gobierno Civil en Puerto Rico fué el 1901, y ese año y los inmediatos fueron flojos en su desarrollo comercial debido al efecto sobre sus negocios, producido por el Huracán de San Ciriaco que causó grandes daños, barriendo la vegetación que había en las laderas de las alturas hasta no dejar más que el barro rojo.

No debe olvidarse que Puerto Rico entró bajo la jurisdicción de los Estados Unidos en octubre de 1898, y desde entonces hasta abril 12 de 1900, tuvo un gobierno militar, estableciéndose el gobierno civil el primero de mayo de 1900.

Crecimiento comercial. Terminada la guerra hispano-americana el comercio de Puerto Rico decreció por un tiempo debido a los trastornos consiguientes, anormalidades aumentadas por los resultados del mencionado huracán las cuales hubieron de sentirse más o menos durante cinco años. Como vamos a ver, la Isla no tuvo oportunidad de mostrar su valor comercial hasta el 1904. Con estos hechos presentes los números que van a continuación podrán ser considerados de manera inteligente:

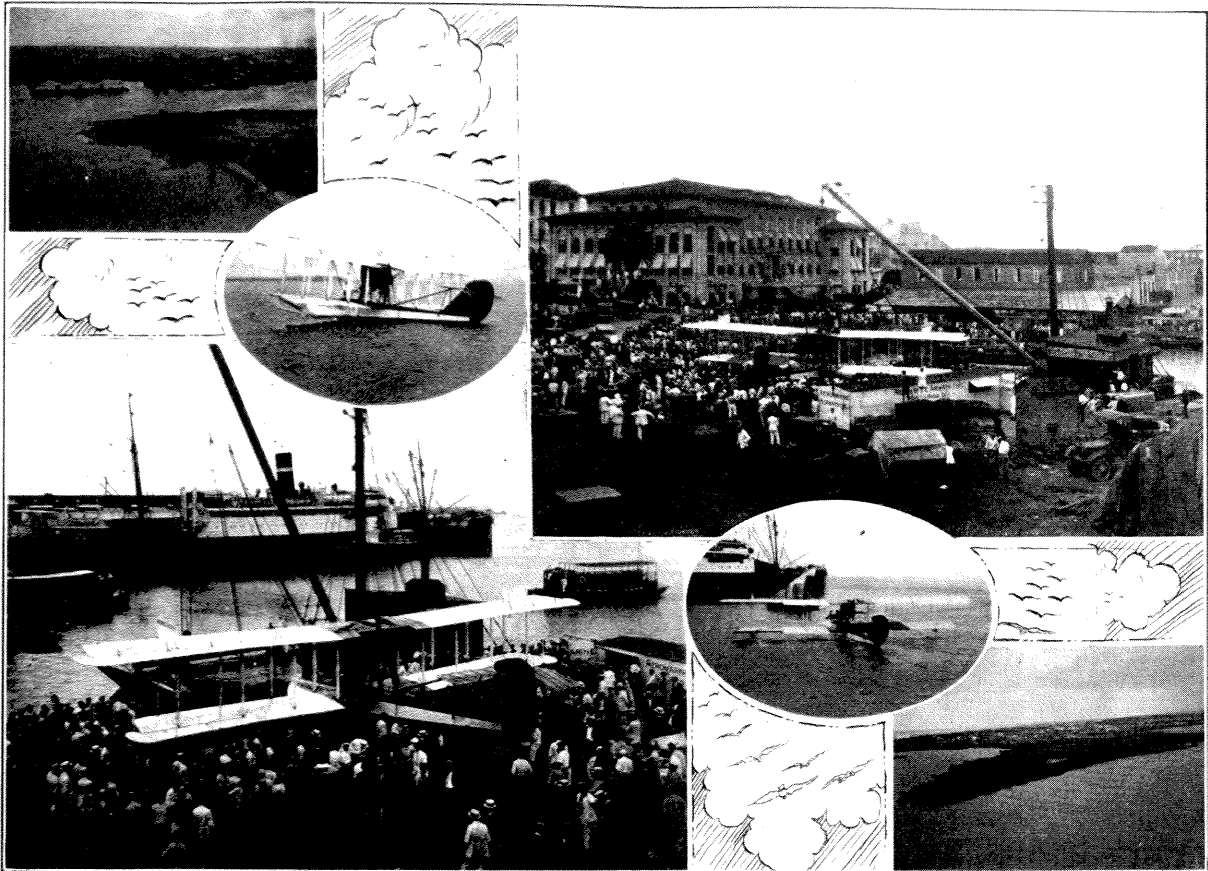
Exportaciones e importaciones. En 1901, Puerto Rico compró mercancías a Estados Unidos por valor de \$6,965,408, y a países extranjeros por valor de \$1,952,728. En el mismo año valor de \$5,581,288 y a países extranjeros por vendió mercancías a los Estados Unidos por

valor de \$3,002,679, lo cual hace el total de su comercio durante ese año \$17,502,103. Cuatro años más tarde su comercio montó a un total de \$35,245,824; seis años más tarde, en 1910, a \$68,595,074, y en 1920 sus importaciones y exportaciones subieron a \$274,199,983. En 1901 la parte de los Estados Unidos en el comercio mundial fué de 71%, en 1910, el 87%, y en 1920, el 91%.

Debido a las condiciones del mundo al fin de la gran guerra, el total del comercio de la Isla bajó de \$217,758,278 en 1921, a \$136,347,720 en 1922. La parte de su comercio relativa a los Estados Unidos, bajó, sin embargo, sólo el 1% por cada uno de esos años.

Balance de los negocios. En 1901 el balance de los negocios contra la Isla fué de unos \$334,169, en 1902 de \$775,654, y desde entonces, con la excepción de 1907, ese balance ha estado en su favor, alcanzando una altura que marca \$54,422,915 en 1920, y en 1922 siendo de \$136,347,720, tocándoles a los Estados Unidos en ese total del comercio puertorriqueño el 92%, en 1921 y el 90% en 1922.

Valor de las mercancías importadas en Puerto Rico. De las mercancías traídas a Puerto Rico, en 1922, de veintinueve países diferentes y otras Islas de las Antillas; y valoradas en \$64,175,149, la parte de los Estados Unidos fué de \$57,400,028, viniendo después Canadá con \$1,286,953 y las Antillas Danesas \$915,920, siguiéndoles España con \$774,727.



LA VIDA COMERCIAL DE LA ISLA SE DESLIZA SUAVEMENTE POR MAR, TIERRA Y AIRE.
ALL MODERN TYPES OF COMMUNICATION AND TRANSPORTATION SERVE PORTO RICO.

Valor de las mercancías exportadas. De las mercancías embarcadas por Puerto Rico en 1922, montantes a \$72,172,571, los Estados Unidos recibieron \$66,229,771. Esas mercancías fueron enviadas a diecisiete países diferentes y siete islas de las Antillas siendo el total de embarques en números redondos \$2,000,000 menos que en 1918, año en que las mercancías puertorriqueñas fueron solamente a 8 países y siete de las Islas de las Antillas.

Azúcar exportada. En el 1901 las exportaciones de azúcar de Puerto Rico ascendieron a 68,909 toneladas cortas, con un precio medio de \$68.43, mientras en el 1921 esas exportaciones fueron 409,407 toneladas con un precio medio de \$176.94.

Café exportado. En 1901 la exportación de café de Puerto Rico fué de 12,157,240 libras a un precio medio de 13.7 centavos, mientras en 1922 fué de 23,402,127 libras, por las cuales

se recibió un precio medio de 14.1 centavos por libra, dando un valor total de \$4,316,859.

Crecimiento de la industria del tabaco. Desde 1901 la industria del tabaco ha pasado por grandes cambios y hoy ha llegado a un desarrollo que antes jamás tuvo ni en la producción ni en su manufactura. La exportación ha sido de la manera siguiente: en 1922, tabaco en rama, a los Estados Unidos, 17,438,679 libras; tripa de tabaco, 4,931,305 libras, cigarrillos, 1396 millares; cigarros, 140,457 millares; siendo el valor total de las exportaciones a los Estados Unidos \$15,306,014 y a los países extranjeros \$12,262 y estando esas exportaciones hechas de tabaco manufacturado, 50,426 libras; tripa de tabaco, 32,178 libras; cigarrillos 660,000 y cigarros 47,000.

La industria frutera. La industria frutera de Puerto Rico data de la ocupación de la Isla por los americanos; pero de 1902 a 1912



DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE COMERCIO, SECCIÓN SAN JUAN.—A MEETING OF THE BOARD OF TRADE.

fué tal su desarrollo, que llegó a \$2,000,000, y en 1922 el valor de los embarques de frutas de Puerto Rico para los Estados Unidos y Europa fué de \$2,857,086. "La Fruit Growers Association" ha contribuído mucho al desarrollo de la fruta puertorriqueña, desarrollo que representa grandes promesas para el porvenir.

Otros embarques de mercancías. Además de los embarques ya mencionados, otras mercancías exportadas que contribuyeron largamente a engrosar el total presentado por Puerto Rico, en 1922, fueron: alcohol destilado, \$40,854; cocos, \$489,657; cueros y pieles, \$84,504; sombreros y otros artículos de paja, \$67,797; melaza y siropés, \$500,669; algodón y manufacturas de algodón, \$3,919,465, y semillas, \$10,800.

Mercancías que se requieren en Puerto Rico. No holgarán aquí algunas palabras relativas al comercio de Puerto Rico. Hay gran demanda por implementos de agricultura, bronce y artículos de bronce, cemento, sustancias químicas,

y drogas, carbón, abonos, sacos de cáñamo, cordajes, vidrio y artículos de vidrio, artículos de goma, cueros y artículos de cuero, artículos de hierro y de acero, aceites, pinturas, pigmentos y barnices, papel y artículos de papel, seda, jabón, habichuelas, arroz, granos secos, cebollas, patatas, maderas y toda clase de artículos de madera. Esa demanda tiene tendencia a aumentar rápidamente, lo cual representará mayores importaciones y un mercado que se extenderá cada vez más para todos los artículos imaginables.

El futuro desarrollo comercial de la Isla. Resumiendo: con todos los habitantes de Puerto Rico industriosamente ocupados en las diferentes especies de producción y comercio, y con los comerciantes españoles, puertorriqueños y los procedentes de la América continental, todos trabajando por un Puerto Rico superior, el desarrollo mercantil de la Isla en el futuro, está destinado a seguir una marcha sorprendente por el camino del progreso.

Asociaciones y Cámaras de Comercio

Por Arturo Bravo,

Comerciante. Miembro de la "Comisión Insular Pro Cabotaje Libre" enviada a Washington en el 1899 con tal objeto. Secretario Ejecutivo y Tesorero de la Cámara de Comercio de Puerto Rico y de su sección de San Juan.

La real sociedad económica de amigos del país. De acuerdo con la recomendación de la Regencia del Reino, y teniéndose en cuenta el buen éxito de las asociaciones similares que fueron organizadas en España, se fundó, en el año de 1813, por iniciativa del Intendente Don Alejandro Ramírez, la "Real Sociedad Económica de Amigos del País." Fué la primera Asociación en que estuvo representado el interés colectivo de la comunidad mercantil de Puerto Rico. Tuvo por objeto, fomentar el espíritu público y desarrollar los intereses generales del país. Prestó servicios, que mucho contribuyeron al desarrollo del comercio de Puerto Rico, habiendo fundado, entre otras instituciones de enseñanza, una cátedra de Economía y de Contabilidad Administrativas, que dirigió Don Claudio Brant, y una de Náutica, que proporcionó al país un buen número de pilotos y de prácticos de nuestros puertos, bajo la dirección de Don Román Baldorioty de Castro. Resultó ser la "Económica," la organizadora de la primera Exposición de Puerto Rico, a la que sucedieron otras, habiendo tomado siempre parte muy activa en todas ellas. En 28 de febrero de 1814, publicó el periódico titulado "Diario Económico de Puerto Rico," que mantuvo una defensa continua por el trabajo libre, y contribuyó grandemente al fomento de la agricultura y al impulso del comercio, con la activa colaboración de Don José Andino. Apesar de que la "Sociedad Económica de Amigos del País" tuvo larga duración, pues vino a extinguirse el 5 de enero de 1899, pudo sostenerse, gracias a la incansable cooperación que le prestaron algunos de sus protectores, pues casi siempre escasearon sus recursos pecuniarios para hacer frente a sus atenciones.

Otras instituciones económicas y administrativas. Estuvieron funcionando, primeramente entre los años 1839 y 1860, la "Junta de Comercio y Fomento," y luego las "Juntas Jurisdiccionales de Agricultura, Industria y

Comercio," las últimas de las cuales se constituyeron en primero de enero de 1866. Eran Corporaciones consultivas del gobierno superior de la Isla y de la autoridad departamental y local, en los asuntos pertenecientes a aquellos ramos que afectaban la jurisdicción respectiva. De los nueve vocales, que componían estas Juntas, y de las cuales funcionaba una en cada uno de los Departamentos de la Isla, tres debían representar al gremio agrícola, tres al industrial y tres al comercial, y sus nombramientos se verificaban por medio de ternas sometidas al gobierno de Madrid. Aunque de carácter oficial estas instituciones, como así lo fué también el llamado "Consejo de Administración" establecido por Real Decreto de 4 de julio de 1861,—fecha en que había quedado ya extinguida la Junta de Comercio y Fomento—, procede se haga mención de ellas en esta reseña, pues si bien su esfera de acción abarcaba atenciones de diverso orden, constituían, a la vez, una representación de los intereses generales de la riqueza de la Isla, con intervención muy directa del comercio.

No ha sido posible obtener una información precisa, pero, por los datos adquiridos, se deduce que hacia el año de 1880, se organizó en San Juan una asociación de comercio, bajo el título "Círculo Mercantil de San Juan de Puerto Rico," que presidió Don José Peña Chavarri, siendo su principal objeto, el de obtener, por medio del esfuerzo colectivo, el mejoramiento, en todas sus manifestaciones, a favor del gremio comercial, dando además impulso al desarrollo económico en general del país. Sabemos que estuvo en actividades por varios años, y se ocupó, con visible interés, de asuntos relacionados con el bienestar de la Isla.

En el mes de febrero de 1881, se firmaron en Ponce los Estatutos para el régimen de la sociedad "Unión Mercantil e Industrial de la Ciudad de Ponce," habiendo sido organizadores o directores, entre otros, los Sres. Lucas

Amadeo, Ermelindo Salazar, Román Baldorioty de Castro y Juan Mayoral. Su objeto fué el de promover el fomento de la riqueza por medio del progreso del comercio y la industria, estrechar los lazos de los comerciantes de la localidad y difundir la moralidad, como principal factor para el buen éxito en los negocios.

Un mes más tarde, y en virtud de acta notarial suscrita por un importante número de casas de comercio, con el objeto especial de protegerse entre sí en los casos de suspensiones de pagos y quiebras, surgió de la propia "Unión Mercantil," "La Liga Mercantil," habiendo desempeñado su cometido ambas asociaciones durante los varios años que contaron de existencia.

La junta magna de Aibonito. Bajo los auspicios de dichas asociaciones "Unión Mercantil de Puerto Rico" y "Círculo Mercantil de San Juan," se llevó a cabo, en los días 29 y 30 de agosto de 1886, la Junta Magna de Aibonito, en la cual estuvieron representados el comercio, la agricultura y la industria de todo el país, por virtud de delegaciones, habiéndose tomado acuerdos de suma trascendencia para los intereses generales de Puerto Rico, cuya situación económica era bastante crítica en aquella época. Presidió esta Asamblea Don Ermelindo Salazar, y fueron Secretarios los Sres. J. R. Abad y Arturo Bravo.

Cámaras de comercio, industria y navegación. Como consecuencia del Real Decreto de 19 de diciembre de 1885, creando las "Cámaras de Comercio, Industria y Navegación," se estableció una en San Juan, bajo la presidencia de Don Pablo Ubarri; Tesorero, Don Manuel C. Román y Secretario, Don Rafael Pérez García; y otra en Ponce con Don Lorenzo Mayol, Don Victor Manescau y Don Luis R. Velázquez como Presidente, Tesorero y Secretario respectivamente. Estas Cámaras de Comercio contribuyeron a despertar el espíritu de asociación, y fueron el medio que se utilizó, con buen éxito, en varias ocasiones, para dar auge al desarrollo de los negocios, al progreso de la agricultura, y al mejoramiento de la industria, por lo que no solamente los elementos comprendidos en el grupo comercial, sino el país en general, deben considerarse

satisfechos de los beneficios recibidos de dichas asociaciones. Su disolución obedeció al cambio de soberanía nacional en el año 1898.

Centro de detallistas. En 1º de marzo de 1891, se organizó una asociación titulada "Centro de Detallistas de Provisiones de Puerto Rico," la cual existe aún, con resultados muy satisfactorios para el gremio de detallistas. Es el objeto de esta sociedad, el mantener una estrecha unión entre los detallistas de la Isla, e intervenir en todo aquello que, relacionándose con los intereses de sus asociados, pueda ofrecer su cooperación.

Cámara de Comercio de Puerto Rico. Las necesidades del comercio, como elemento intermediario para el desenvolvimiento del progreso de Puerto Rico, exigían la organización de nuevas Cámaras de Comercio que se adaptasen dentro del régimen americano que acababa de iniciarse, pero hasta el 24 de abril de 1899, y por iniciativa del General Guy W. Henry, no se dió forma práctica a la reorganización de dichas cámaras. En la referida fecha se publicó un Decreto del Gobierno Militar, que termina con el siguiente párrafo:

"Por tanto, a todas las personas, firmas mercantiles, casas de comercio y sociedades dedicadas a los negocios en esta Isla, que estén dispuestas a coadyuvar a la realización del proyecto mencionado, se les requiere a reunirse en convención en la ciudad de San Juan y en los salones del Ateneo Puertorriqueño a las 9:00 de la mañana del segundo miércoles de mayo de 1899, con objeto de organizar la Cámara de Comercio de Puerto Rico".

En dicho día 10 de mayo, fué nombrada una comisión organizadora y designado como Presidente de la misma, Don Jorge J. Finlay. En este período de organización, tomó dicha Comisión parte muy activa en varios asuntos de gran trascendencia que se presentaron, entre ellos el canje de la moneda provincial, el de la rebaja de derechos arancelarios en Cuba al café de Puerto Rico, en armonía con una orden del Presidente McKinley, y el de la contratación de un empréstito para mejorar las condiciones económicas de Puerto Rico.

Quedó formalmente constituida la "Cámara de Comercio de Puerto Rico" en diciembre del citado año 1899 y formaron la primera Junta



ENTRADA AL DISTRITO COMERCIAL DE SAN JUAN.—ENTRANCE TO SAN JUAN'S COMERCIAL DISTRICT.

Directiva los Sres. Andrés Crosas, Presidente ; Pedro Arsuaga y H. B. Luce, Vice-Presidentes ; Fidel Guillermety, Tesorero ; Manuel Fernández Juncos, Secretario, y Egozcue, Dooley, Korber, Finlay, Balasquide, Méndez, Palau, Trigo y Echegaray, vocales ; habiéndose constituido un año más tarde, Secciones de esta Cámara, en Ponce y Mayaguez, y designóse a los Sres. Carlos Armstrong y Luis Bravo, para presidentes de dichas Secciones, respectivamente.

La primera medida de trascendencia tomada por la "Cámara de Comercio de Puerto Rico" fué la de enviar una Comisión a Washington, integrada por los Srs. Finlay, Luce, Fernández Juncos, Carlos Armstrong, Dr. J. J. Henna y Arturo Bravo, para gestionar las reformas conducentes a la terminación del gobierno militar, obtener la declaración de cabotaje entre esta Isla y los Estados Unidos, o en su defecto, recabar las posibles ventajas arancelarias.

En cuanto a los Secciones de Mayaguez y Ponce, desempeñaron muy buenos trabajos en beneficio de sus localidades y aún de la Isla, debiéndose llamar especialmente la atención a un Memorial que en 1903, envió al Senado y

Cámara de Representantes de Washington en pro de los intereses cafeteros, la Sección Ponce, con adhesiones de la Sección Mayaguez, la "Cámara Comercio de Puerto Rico," Instituciones Bancarias, Asociaciones de Cafeteros, etc.

Fueron luego Presidentes de la "Cámara de Comercio de Puerto Rico" en diferentes épocas hasta el año 1913, los Sres. J. D. Luce, Manuel Paniagua y Ramón Valdés. En los años 1911, 12 y parte del 1913, y por circunstancias especiales que prevalecieron entonces, hubo un intervalo de inacción por parte de dicha Cámara. En octubre de 1913, que puede anotarse como el principio de un período de reorganización de la Cámara, su nuevo Presidente, el Sr. Benito Zalduondo, le imprimió notable impulso. Las gestiones que, a partir de esta nueva era, practicó la indicada Cámara, obtuvieron merecido elogio, y aunque los esfuerzos realizados, acometiendo problemas tan importantes como la creación de puertos francos en Puerto Rico y establecimiento de una línea de navegación controlada por nuestro comercio, no alcanzaron el buen éxito que hubiese sido de desear, dieron aquellas fé de los saludables propósitos de la Cámara.

Cooperó, a la vez, con otras asociaciones comerciales que desarrollaban sus actividades en la misma época, a la realización de varios proyectos de indiscutible utilidad, y debe reconocerse, por lo tanto, a favor de ella, también el resultado ventajoso que se alcanzó.

El "Board of Trade". A fines del año 1905, se estuvo tratando de la fundación de una asociación comercial bajo el título de "Board of Trade" y ya debió tener desde entonces alguna representación oficial, por cuanto que en un informe del "Comité de Defensa", organizado con motivo de una huelga de trabajadores en los muelles, leemos el siguiente párrafo:—

"En vista de la gravedad que iba tomando el asunto por deterioro de mercancías y entorpecimientos al comercio, se convocaron dos Asambleas el sábado 1° de Julio, una por el Presidente de la Cámara de Comercio y una por varios señores que están organizando el "Board of Trade".

Ambas asambleas se fundieron en una sola en los salones de la Cámara de Comercio, bajo la presidencia del Sr. Paniagua, pero no hemos podido encontrar datos que pongan de manifiesto algunos de los otros trabajos que hubiese realizado el "Board of Trade" en pró de los intereses de la Isla. Tenemos, sin embargo, el convencimiento de que tomaron parte activa en determinadas gestiones encaminadas al bienestar y progreso de nuestro comercio, y debió haber funcionado dicha asociación por un número de años, porque en el "Register of Porto Rico", año 1910, encontramos anotada, entre las asociaciones comerciales, el "Board of Trade of Porto Rico", y componían entonces su directiva, los Sres. John A. Wilson, como Presidente; F. F. Harding, Secretario y John M. Turner, Tesorero. No debió de haberse inscrito dicho "Board of Trade", porque en el Registro de Asociaciones de la Secretaría de Puerto Rico, no aparece su nombre.

Organización francesa. En el año 1906 y por iniciativa de los Sres. Mateo Luchetti y S. F. Lorenzi, con el decidido concurso de otras prestigiosas personas de nacionalidad francesa, se organizó en San Juan la "Chambre de Commerce Francaise" (Cámara de Comercio Francesa), bajo la presidencia del referido Sr.

Luchetti, siendo su principal objeto, el de estrechar las relaciones comerciales entre Francia y Puerto Rico. Apesar de que la creación de esta Cámara proporcionó las ventajas que se perseguían, por motivos ajenos a los mejores deseos de los interesados, cesó en sus funciones en el año 1908.

La Porto Rico Association. La "Porto Rico Association", con el objeto de fomentar el comercio, las industrias, la agricultura, y el bienestar de la Isla, se fundó, con oficinas en San Juan, en el año 1910, por iniciativa del Gobernador Colton, quien le prestó su decidida cooperación personal y especialmente, tratándose de la propaganda para estimular el consumo de nuestro café en el continente americano, a cuyo efecto se estableció en la metrópoli una agencia para la exhibición y venta del producto. No obstante estos laudables propósitos, llegó un momento en que el estado financiero de la Asociación le impidió continuar sosteniendo la referida agencia. La "Porto Rico Association" no vino a incorporarse hasta el 28 de marzo de 1913, en que quedó registrada en la Secretaría de Puerto Rico. Se disolvió por una Resolución conjunta de la Asamblea Legislativa del 15 de mayo de 1919. Fueron sus Presidentes, los Sres. Eduardo Giorgetti y Antonio R. Barceló, y Secretarios Arturo Bravo, Augusto Palmer, G. F. Correa y Manager Mr. Fred P. Fox.

El City Club. Aunque el "City Club", fué una asociación que existió con el principal fin de fomentar las relaciones sociales, se utilizaba como medio para discutir, dentro de un ambiente de cordialidad, problemas de gran interés para la comunidad mercantil y en pró del bienestar cívico, cristalizándose luego las ideas en el seno de la "Porto Rico Association". Fué también el Gobernador Colton el promotor de esta corporación, cuyo reglamento se aprobó el 9 de febrero de 1911.

La bolsa de valores y productos de San Juan. Bajo el título de "Bolsa de Valores y Productos de San Juan" (San Juan Stock Exchange) se fundó otra asociación comercial, el 15 de julio de 1909, con el principal propósito de regularizar el precio de los valores, llevando a cabo las operaciones dentro de su propio local, lo mismo que las de azúcar, y toda clase de

transacciones en otros productos, con exhibición de las muestras de éstos. Su esfera de acción se limitaba al que se enumera, puesto que para otros fines se utilizaba la "Cámara de Comercio de Puerto Rico", que estaba en el activo ejercicio de sus funciones en esa fecha. El fundador de la citada Bolsa, por cuyo simplificado nombre era conocida, fué el Sr. Sosthenes Behn, y la primera Junta Directiva la formaron: Presidente, Don Sosthenes Behn; Vice-Presidente, Don Eduardo Giorgetti, Secretario-Tesorero, Don A. H. Noble, y Vocales los Sres. Manuel Paniagua, Ramón Valdés, Luis Rubert, Damián Monserrat, Luis Toro, José León Nuñez, Rafael Fabián, Ramón H. Delgado y Sergio Ramírez. Por sí propia y en cooperación con otros centros, intervino, sin embargo, en asuntos de general interés, y a ella exclusivamente se debió la confección de un contrato que sirvió de base para las operaciones de arroz, y por ese medio terminaron las frecuentes discusiones y diferencias que venían sucediéndose entre compradores y vendedores. Propendió a generalizar el sistema de arbitraje para dirimir las controversias; sistema con el cual se han recogido tan buenos frutos. Contribuyó a mejorar las condiciones de transportes con los Estados Unidos, la de los muelles en el puerto de San Juan; obtuvo ventajas en el servicio de correos, de acuerdo con la propia administración; estableció un sentimiento de buena armonía entre el comercio y la aduana; influyó para el mejor cumplimiento de las disposiciones sanitarias, y fué de gran eficacia su intervención en el período de huelga de los trabajadores del muelle. "La Bolsa de Valores y Productos de San Juan", mantuvo sus actividades desde la fecha indicada hasta el 30 de julio de 1913, que fué disuelta, por haberse refundido en la nueva asociación que hemos de reseñar.

Nuevas asociaciones del comercio. En el año de 1911, se creó en Mayaguez la "Asociación del Comercio Importador y Exportador de Mayaguez", cuyo grado de movimiento llegó a extenderse mucho más allá de lo que se había consignado en sus bases de organización, y este hecho, por sí mismo, demuestra los importantes servicios que prestó a la comunidad comercial, especialmente en la ciudad

del Oeste. En la primera Junta Directiva, figuraron Don Tomás Quiñones como Presidente y Don Tomás Boothby Jr. como Secretario, habiendo sido más tarde Presidente el Sr. Primitivo Grau, hasta el 11 de diciembre de 1913, en que se disolvió la Asociación, para fundirse en otra, según se observará más adelante.

Para ajustarse a las Leyes de Asociaciones de Puerto Rico, hubo de incorporarse el 29 de marzo de 1912 la asociación "Centro de Detallistas de Provisiones de Puerto Rico", a que ya nos hemos referido, y que ha seguido, sin interrupción prestando sus muy valiosos servicios. Los presidentes que han venido sucediéndose desde su fundación, fueron los Sres. Venancio Luiña, Pablo Piñero, Juan Cortínez, Antonio Méndez, José Caldas, Manuel Martínez, Antonio Blanco Fernández, Ramón Docampo, Benigno Fernández, José García Díaz y Miguel Llompart Noa, quien ocupa hoy el referido cargo.

Con el objeto de proteger los intereses mutuos de los comerciantes de mercancías secas al detalle y especialmente para procurar el saneamiento y moralización, en el procedimiento de los pagos, se fundó entre los años 1913 y 14, la "Asociación Comercial", que obtuvo gran éxito en sus propósitos, además de haber contribuido, uniéndose a las demás instituciones mercantiles, al buen resultado, para provecho de nuestra riqueza pública, y es de lamentarse que haya sido de corta duración su existencia. Fueron presidentes de dicha Asociación los Sres. Julián W. Blanco y Manuel Camblor, y Tesorero y Secretario respectivamente, los Sres. J. Saúl y P. del Río.

La Cámara Insular de Comercio. El 26 de julio de 1913, quedó constituida la "Cámara Insular de Comercio", cuya resolución hubo de tomarse en virtud del mayor radio de acción comercial en que ya se movía la "Bolsa de Valores y Productos de San Juan," y teniendo en cuenta la necesidad de una Cámara, con ramificaciones en los demás puntos importantes de la Isla. Antes se hicieron repetidos esfuerzos para llevar a cabo una fusión con la entonces existente Cámara de Comercio de Puerto Rico, la cual hubiese así tenido una oportunidad de girar en un círculo más amplio.

Desgraciadamente, y quizás por inesperadas erróneas interpretaciones, no llegó a realizarse este proyecto y quedó definitivamente constituida la "Cámara Insular de Comercio", independientemente de la Cámara de Comercio de Puerto Rico.

Secciones de la Cámara Insular de Comercio. Habiendo sido acogida con entusiasmo en la Isla, la idea de la fundación de una Cámara con sus secciones, incluyéndose la que se establecería en San Juan, dió entonces

"Cámara Insular de Comercio", se hizo constar que el vocablo "Comercio", debía entenderse como comprensivo de la producción y distribución, abarcando los intereses industriales y agrícolas, y en cuanto a sus Secciones, quedó aclarado, que mientras trabajasen bajo la base de la Constitución de la "Cámara Insular de Comercio", tendrían, sin embargo, amplia autonomía para nombrar sus Directores, hacer sus propios reglamentos y absoluta independencia para tratar las cuestiones locales.



CALLES DE SALVADOR BRAU Y RAFAEL CORDERO, Y PLAZA SALVADOR BRAU, SAN JUAN.
THREE IMPORTANT BUSINESS THOROUGHFARES.

por resultado este movimiento, que se estableciesen las "Cámaras Insulares de Comercio"—Sección Ponce, Sección Mayaguez, Sección San Juan, Sección Arecibo, Sección Aguadilla, Sección Guayama y Sección San Germán. La Cámara Insular de Comercio—Sección Mayaguez, fué la que sustituyó a la "Asociación del Comercio Importador y Exportador" de Mayaguez, a que aludimos en uno de los Párrafos anteriores, y la "Camara Insular de Comercio—Sección San Juan", reemplazó a la "Bolsa de Valores y Productos de San Juan".

Constitución de la Cámara Insular de Comercio. En la Constitución de la referida

Los resultados prácticos obtenidos por la "Cámara Insular de Comercio" con la colaboración de sus Secciones, quedan palpablemente demostrados con el impulso que fué tomando en todos sus movimientos. Dió fin a las desagradables discusiones que surgían entre compradores y vendedores por entregas de mercancías susceptibles de reclamaciones o por incumplimiento de contratos, porque siguió con asiduidad y empeño difundiendo la idea saludable de dirimirse las controversias por medio de arbitrajes, cuya práctica ha quedado tan corrientemente establecida.

La Nueva Cámara de Comercio de Puerto Rico. En Asamblea celebrada por la "Cámara Insular de Comercio" el 23 de febrero de 1920, fecha en la cual había sido ya liquidada la Cámara de Comercio de Puerto Rico, se acordó sustituir el nombre de "Cámara Insular de Comercio" por el de "Cámara de Comercio de Puerto Rico", y en la del 11 de febrero de 1921, con objeto de que la Asociación pudiese tener una representación legal, de que hasta entonces carecía, se resolvió incorporarla bajo las Leyes de Puerto Rico con el referido nombre de "Cámara de Comercio de Puerto Rico". Así quedó definitivamente reorganizada, a partir del 21 de febrero de 1921.

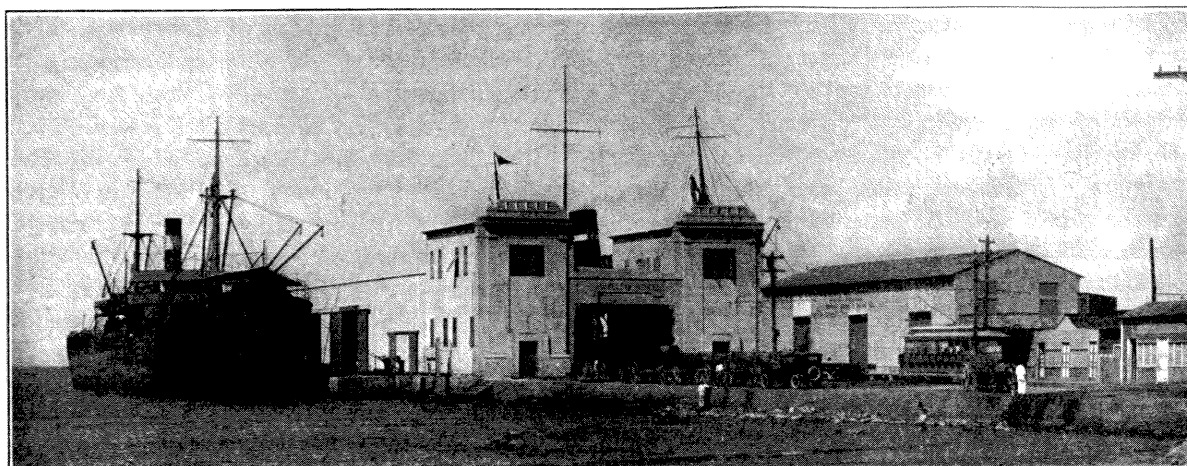
Labor de la Cámara de Comercio de Puerto Rico. La esfera de acción de la nueva "Cámara de Comercio de Puerto Rico" no se ha limitado únicamente a los intereses de un gremio especial en el comercio, sino que ha dedicado su atención a proteger los del comercio en general, velando también por los de la agricultura e industria de Puerto Rico. En corroboración de lo expuesto, puede citarse la constante gestión que ha venido practicando, tanto ella como sus Secciones todas, en el sentido de solicitar protección arancelaria para el Café de Puerto Rico, aún cuando el único éxito alcanzado en estos esfuerzos, fué el de la implantación de una Ley Insular que siquiera impide la competencia del café extranjero en nuestro propio país; que hizo una campaña provechosa para que no se privase al azúcar de la protección arancelaria de que disfrutaba; que puso toda su influencia en favor de extender el consumo del tabaco de nuestra Isla, y muy recientemente prestó su decidida cooperación con éxito satisfactorio, para imponerse un derecho de medio centavo a los cocos. Merece también mencionarse su esfuerzo, con resultado práctico,—puesto que las obras se están llevando ahora a cabo,—interviniendo en la limpieza del puerto de San Juan. Por medio de publicaciones en los Estados Unidos, ha contribuido a que se extienda en el Continente el conocimiento del nuevo territorio americano, al extremo de que son en la actualidad innumerables las solicitudes de información respecto a las diferentes actividades en el país, por personas que interesan establecer

relaciones de orden diverso en Puerto Rico, y, en muchos casos, con el propósito de trasladarse a este suelo. Sus repetidas gestiones la colocaron en condiciones de ofrecer facilidades, que culminaron en la instalación del Campamento "Las Casas", en el cual recibieron instrucción militar, durante la época de la guerra, los reclutas nativos, y a su cooperación, en las arengas del Gobernador Yager ante nuestros asociados, se debió, en gran parte, la importancia de las sumas recaudadas para su inversión en Bonos de la Libertad. Animó al gobierno, para la instalación de los Bancos Rurales que acaba de establecerse en la Isla y también para llevar a la práctica el realizado proyecto de riego de la Costa Sur.

Unión de la Cámara de Comercio con la Cámara Nacional. Habiéndose asociado la "Cámara de Comercio de Puerto Rico" a la Cámara Nacional en Washington, disfruta del derecho de intervenir, por medio de su National Council en los asuntos que discute esta última en sus asambleas anuales, y participa también en la opinión sobre los acuerdos que se resuelven por medio de Referendum. Por conducto de la citada Cámara Nacional, puede, además, hacer llegar sus insinuaciones, hasta la "Cámara Internacional" establecida en París, en la que hay una representación americana perenne.

Relación de los Presidentes de la Cámara de Comercio. Han sido Presidentes de la "Cámara de Comercio de Puerto Rico", los Sres. Sosthenes Behn, años 1913-15; Don Manuel Lomba—1916; Don Alberto E. Lee,—1917; Don Eduardo Ferrer,—1918-20; y Don Manuel Domenech quien desde febrero 1921 ocupa actualmente ese cargo.

De la Sección San Juan, fueron Presidentes los Sres. Luis Sánchez Morales, Elías A. Wolff y Segundo Cadierno, ocupando ese puesto en la actualidad el Sr. Waldemar E. Lee; de la de Ponce, Joaquín Armstrong, José González Osorio, Antonio Morales Lebrón, José Pou Carreras; de la de Mayaguez, Benigno Rodríguez, Thomas Boothby Jr., Primitivo Grau, A. Vicens Sastre, J. C. Cabanillas; de la de Arecibo, Lorenzo Oliver, Adolfo Koester, Andrés Oliver, Pedro Mora Acosta; de la de Aguadilla, Fernando Yumet, E. Rubio Jr.,



MUELLE MUNICIPAL DE PONCE.
BULL LINE, S.S. HILTON UNLOADING VALUABLE CARGO AT PONCE.

Matías Vidal Sánchez, E. H. Lienau; de la de Guayama, G. Cautiño, M. Tejedor, F. Buitrago, Fernando Beiró y de la de San Germán, R. A. Torres.

Las cámaras de comercio cooperan al progreso de la comunidad. Lo mismo que los acontecimientos varían de aspecto por la evolución de las épocas, las Cámaras de Comercio siguen los nuevos senderos que se les han trazado. De ahí, que las hoy llamadas Cámaras modernas abarcan un círculo de mucha mayor expansión y su influencia mundial ha alcanzado grandes proporciones. Ya no se limita su esfera de acción a las cuestiones que solamente puedan redundar en un determinado progreso, sino que ofrecen su decidida cooperación en cuanto se refiere al adelanto y bienestar de la comunidad en masa. Resulta así, que, por mediación de los Comités que eligen dichas Cámaras se estudian, para ser resueltos en el seno de estas instituciones, grandes problemas económicos, administrativos, sociales, cívicos, morales, educativos, etc., que redundan en beneficio de su localidad, estado o nación, y aún haciéndose este beneficio extensivo a otros países.

El grado de adelanto, en el desenvolvimiento de las Cámaras de Comercio, se ha hecho notar en términos generales, pero más acentuadamente, en aquellos centros que sostienen una posición financiera completamente desahogada, puesto que les permite mantener un número de empleados bien retribuidos, que llegando a

perfeccionarse en el desempeño de su cometido, se colocan en condiciones de crear y aportar nuevas ideas, en provecho de estas instituciones. Cuentan, además, con un bien organizado Departamento de Información doméstica y extranjera, cuyo anexo se hace hoy casi indispensable en asociaciones como la nuestra, si hemos de considerar, que son tan numerosas como frecuentes las indagaciones de carácter general que se están constantemente recibiendo.

Propenden, además, a conservar estrechas y armónicas relaciones entre sí, y esparcen, libre de egoísmos personales, los conocimientos que por sus cuidadosas investigaciones adquieren. Por eso se han hecho estas Cámaras tan respetadas y acreedoras de la confianza de los gobiernos. Su misión, al establecerse, fue siempre de un carácter constructivo, en cuyo sentido han venido ganando terreno, y todavía han de ver mejor compensados sus esfuerzos más adelante.

La rueda del progreso no podría girar sin el eje intelectual, pero tampoco puede prescindirse de la base material, y bajo la impresión de este convencimiento, es que vemos el sorprendente empuje que toman las Cámaras en el Continente americano, donde a pesar del respetable numerario con que cuentan, no cesa el esfuerzo de aumentarlo, con la afiliación de nuevos socios.

“La Cámara de Comercio de Puerto Rico” propende a su mayor desarrollo, dentro de los

nuevos moldes en que actualmente se mueven las asociaciones de esta índole, y con su inquebrantable propósito de figurar entre las de su categoría, en línea avanzada, sostiene la

esperanza de que, sumando sus actividades, han de aumentarse visiblemente los efectos saludables que ya viene prestando a nuestra comunidad.

Tratados de Comercio: Puerto Libre

Por Sergio Ramírez de Arellano,

Vice-Cónsul de la República Argentina.

Puerto Rico gozó del privilegio de concertar tratados de comercio durante su período autónomo: Durante el fugaz régimen autonómico establecido en las postrimerías de la dominación española, gozaron las islas de Cuba y Puerto Rico del privilegio de concertar tratados de comercio. Cuba inició sus actuaciones de país autónomo poniendo una barrera aduanera a las importaciones de tabaco en rama de Puerto Rico, que eran por aquel entonces muy importantes, fundándose en que la entrada de nuestro tabaco creaba obstáculos al desarrollo de su propia producción. Esta medida causó honda crisis en la producción tabacalera de esta isla y Puerto Rico, ejerciendo legítimo derecho de defensa, gravó a su vez con altos derechos a los cigarrillos de la Habana, que eran los que se consumían exclusivamente aquí entonces. Y para dar salida al tabaco ordinario que dejó de comprar Cuba, se instalaron aquí grandes fábricas de cigarrillos, dotadas de maquinaria moderna. Aquellas fábricas fueron el núcleo de la poderosa asociación que al cambiar la isla de soberanía, se formó bajo el nombre de la "Porto Rican American Tobacco Company."

Fué objeto de extraordinarios comentarios la guerra económica que sobrevino entre las dos Antillas hermanas apenas instaurado su régimen de libertad, aún cuando no hay duda que las medidas adoptadas por uno y otro país fueron inspiradas en un natural derecho de protección a la agricultura y a la industria de cada región. Así vemos que el Canadá, en su deseo de favorecer su producción o necesitando aumentar sus rentas fiscales, mantiene un arancel que grava en una medida razonable ciertas importaciones de la Gran Bretaña. Inglaterra reconoce la posibilidad de que los intereses económicos de sus dominios pueden llegar a encontrarse en conflicto con los suyos propios; reconoce, además, que nadie puede defender mejor los intereses de los dominios,

como ellos mismos, y últimamente ha consentido en que se nombren diplomáticos del Canadá, adjuntos a las embajadas o legaciones inglesas en el extranjero, para que sean ellos los que inicien y conduzcan las negociaciones para la concertación de cualquier arreglo o tratado que sea necesario llevar a cabo con países extranjeros.

Supresión de este privilegio: Con el advenimiento de la soberanía americana en Puerto Rico y al implantarse los regímenes conocidos con los nombres de Foraker y Jones, fué suprimido el derecho de concertar tratados de que Puerto Rico gozó fugazmente, aun cuando es sabido que en el proyecto original de la Ley Jones, se consignaba el derecho, que fué eliminado antes de que el proyecto se convirtiera en ley, para instaurar aquí un régimen de aduanas puramente insular, lo mismo que se hizo con Filipinas.

Tratados factibles: Cuando triunfó en los Estados Unidos el Partido Demócrata el año 1913 e implantó su doctrina de "abaratamiento de la mesa del pobre," que mantenía el café libre de derechos y ponía el azúcar en la lista libre del arancel, se entronizó aquí una situación económica desesperada, que hizo pensar en que los intereses de la producción puertorriqueña pueden llegar a estar en pugna con los intereses de la metrópoli. Aquella crisis fué conjurada por la guerra europea, que obligó al Congreso de los Estados Unidos a restablecer los derechos sobre el azúcar; pero el partido Demócrata puede muy bien volver a triunfar, y llegada esa contingencia, o antes de llegar, Puerto Rico debiera solicitar el privilegio de que ya gozó antes, para buscar por medio de tratados de comercio la protección para sus productos. El café, por ejemplo, que no se produce en Europa, ni en Argentina, y que lo produce Cuba en tan corta escala, se presta como ningún otro producto para negociar arreglos económicos. Con Venezuela nos ocurre un caso singular. Esta

república, queriendo hostilizar a ciertas islas como Curazao y Trinidad, desde donde parece que se ejercita activamente el contrabando con sus extensas costas, y no queriendo particularizar a esas islas, ha establecido una tarifa aduanera contra todas las Antillas, entre las que se cuenta Puerto Rico, tarifa que es más alta que la que se impone a los Estados Unidos, y ésto impide que, estando nosotros a una distancia de sólo treinta y seis horas, no podamos embarcar para Venezuela artículos sobrantes de nuestra importación que pudieran faltar allí en momentos dados. Si Puerto Rico estuviera en condiciones de tratar con Venezuela y le ofreciera ventaja para sus carnes, cacao y petróleo, pudiéramos seguramente hacerles modificar su legislación aduanera para con este país.

Protección actual: Mientras subsista, sin embargo, la protección que el partido Republicano, por medio de su reciente arancel Fordney-McCumber, imparte a nuestro azúcar y tabaco, todo se podrá conllevar, pues esa protección compensa grandemente los altos derechos que debe soportar nuestra importación. Además, el libre cambio que existe entre la Isla y los Estados Unidos, abre horizontes poco explotados aún para el establecimiento de industrias en este país, que surtan de muchos productos a la nación americana. No poseemos carbón, petróleo, ni hierro, que son el nervio de las industrias, pero disponemos de una mano de obra más barata que en las ciudades de Norte América, estamos unidos a los puertos de la República por ocho líneas de vapores que cobran en la actualidad fletes razonables y nos encontramos más cerca del continente suramericano, de donde pueden traerse muchas materias primas. Estableciendo industrias de calzado, chocolate y de tantas otras cosas, el balance favorable de nuestro comercio acrecentaría nuestra prosperidad y se solucionaría el serio problema de nuestro actual excedente de población. El cabotaje o libre cambio con los Estados Unidos ha levantado las industrias del azúcar y del tabaco a cifras sorprendentes desde el año 1898 y ha creado nuevas fuentes de ingresos, como el cultivo y la exportación de frutas que antes de esa época alcanzaban cifras negligibles; fabricanse hoy los abonos químicos necesarios para nuestra agricultura y en la actualidad toma gran incremento la fabricación de

blusas y otros bordados que da trabajo a infinidad de obreras en la Isla.

Nuevas industrias: En estos momentos se estudia la posibilidad de establecer aquí fábricas de papel, de botones de nácar y de calzado, y a éstas deberán seguir otras más. Este comercio libre entre esta Isla y el continente no sólo ha sido provechoso para Puerto Rico sino que ha beneficiado igualmente a los Estados Unidos, porque les ha permitido absorber la casi totalidad de nuestro comercio de importación y porque a su sombra fué que Luisiana y Tejas, por ejemplo, levantaron su producción de arroz, que era insignificante antes de 1898.

San Juan, puerto libre: Entre las reformas económicas a que aspira Puerto Rico, existe la de crear un puerto libre en San Juan, que permita la introducción y almacenaje de mercancías, para distribuir las después, ya sea para consumo interior o para la reexportación a los países vecinos. Esto naturalmente atraería mayor número de buques a nuestro puerto, daría ocupación a mayor número de braceros y beneficiaría en general a la Isla y en particular a la ciudad de San Juan. Más de una vez se ha tratado en la prensa de este proyecto de puerto libre, y ahora se ha dicho que la Cámara de Comercio lo tiene en estudio. Tanto este plan de puerto libre, como la facultad de concertar tratados de comercio, requieren legislación especial por parte del Congreso de los Estados Unidos, y probablemente se tropezará allí con obstáculos, por razón de que tales medidas se apartan de sus métodos de legislación fiscal uniforme para los estados y territorios. Tenemos, sin embargo, el precedente de habérsenos permitido tener leyes especiales tanto de rentas internas, como de contribuciones sobre ingresos, aún en materia de aduanas, al permitir el Congreso que Puerto Rico retenga los derechos que se cobran por las aduanas de la Isla, se ha procedido en forma distinta de la acostumbrada para con los territorios nacionales, incluso Hawaii, y se ha demostrado una intención de considerar a la Isla como país aparte que debe regirse por leyes diferentes.

La consecución de las reformas a que se hace mérito en este artículo, dependerá mucho de la solución que se dé al "status" definitivo de la Isla por el Congreso de los Estados Unidos. Si la solución final fuera la Autonomía, por ejemplo,

no hay duda que Puerto Rico tendría la facultad para llevar a cabo esas y cualquier otra medida de carácter fiscal que conviniera implantar. Llegado ese momento, la Isla deberá prepararse

también a asumir una porción de obligaciones que hoy gravitan sobre el Gobierno Federal, como son el servicio de faros, limpieza de puertos, mantenimiento del ejército, etc.

Instituciones Bancarias

Por Manuel Paniagua,

Banquero y Experto Financiero.

El carácter de esta obra sólo me permite hacer una síntesis histórica, bien ligera por cierto, de los Bancos que se han establecido en Puerto Rico, y algunas consideraciones sobre su desarrollo y grandes beneficios que han producido al comercio, la agricultura y las industrias de la Isla.

Organizaciones que duraron poco tiempo: Hace cincuenta años no había un sólo Banco en Puerto Rico. Una sucursal del Colonial Bank de Londres que se estableció en San Juan, a mediados del siglo pasado, desapareció a los dos o tres años de establecida; y un pequeño Banco de ahorros organizado algún tiempo después para fomentar el ahorro en las clases poco acomodadas, desapareció también en el año 1879, envuelto en las sombras de una quiebra desastrosa.

El banco más antiguo de la Isla: El primer Banco que se organizó con buen éxito en Puerto Rico se estableció por el año de 1877 bajo el nombre de "Sociedad Anónima de Crédito Mercantil," y vino a liquidarse más tarde para dar vida al "Banco Español de Puerto Rico" (1888), llamado luego "Banco de Puerto Rico," cuyos accionistas, al terminar aquel el plazo de su concesión en 1913, organizaron e incorporaron el actual "Banco Comercial de Puerto Rico," que, por su abolengo, es en realidad el Banco más antiguo de la isla, cabiéndole el honor al autor de estas líneas de haber sido su organizador, incorporador y primer presidente.

Banco Territorial y Agrícola: El segundo lugar, por orden cronológico, corresponde al "Banco Territorial y Agrícola," establecido también en San Juan en 1894 y creado, como su nombre lo indica, para movilizar el crédito territorial y fomentar el agrícola, misión que ha llenado y continúa llenando cumplidamente.

Crédito y Ahorro Ponceño: Hacia la misma época se organizó en Ponce, bajo la denominación de "Crédito y Ahorro Ponceño," un Banco que vino a llenar una necesidad sentida en aquella ciudad, y que, reorganizado después, con aumento de su capital, ocupa un puesto distinguido entre nuestras instituciones bancarias.

Banco Popular: Finalmente se estableció en San Juan, en la última década del siglo pasado, un pequeño Banco de ahorros con el nombre de "Banco Popular," que ha ido creciendo constantemente hasta llegar a ser hoy algo más que un Banco de ahorros, sin echar a un lado por ello, el objeto principal que se propusieron sus organizadores.

Limitados recursos en armonía con el medio económico: Estos cuatro bancos eran los únicos que existían en Puerto Rico en 1898 al ocurrir el cambio de soberanía. El capital desembolsado de los cuatro bancos reunidos apenas llegaba, al finalizar dicho año, a un millón y medio de dólares. Sus obligaciones circulantes y billetes emitidos ascendían a tres millones; sus

ESTADISTICA DE LOS BANCOS ESTABLECIDOS EN PUERTO RICO EN 31 DE DICIEMBRE DE 1898

	Efectivo Disponible	Préstamos	Depósitos	Obligaciones	Capital y Reservas	Beneficios Indivisos
1. Banco Español de Puerto Rico...	\$1,944,077.22	\$2,551,085.52	\$1,111,626.42	*\$1,995,000.00	\$ 862,500.00	\$105,624.74
2. Banco Territorial y Agrícola.....	588,663.81	1,260,553.55	576,386.08	†894,254.38	505,728.13	32,813.92
3. Banco Popular.....	4,102.61	43,901.76	13,101.66	1,500.00	30,212.88	3,017.85
4. Crédito y Ahorro Ponceño.....	527,378.84	528,414.30	766,190.07	125,000.00	158,144.59	25,000.00
	\$3,064,222.48	\$4,383,955.13	\$2,467,304.23	\$3,015,754.38	\$1,556,585.60	\$166,456.51

* Esa Suma representa la emisión de billetes.

† Esa Suma representa la emisión de cédulas hipotecarias por \$770,440 y el resto, obligaciones a pagar.

depósitos a dos millones y medio, y sus préstamos a cerca de cuatro millones y medio, con una existencia en caja de algo más de tres millones de dólares, que bien puede asegurarse era casi todo el efectivo que había en la Isla, para aquella fecha.

Tan limitados recursos bancarios estaban, sin embargo, en armonía con las necesidades existentes entonces. Todo era pequeño y no se necesitaba más. La mayor exportación de la Isla en aquella época alcanzó solamente a diez y ocho millones de pesos provinciales, o sea algo más de diez millones de dólares, y para una producción tan desmedrada no hacían falta más Bancos.

Nueva y fecunda era en los negocios: Pero el cambio de soberanía abrió un mercado enorme a nuestros productos y el establecimiento del cabotaje, poco después, aseguró a Puerto Rico las inmensas ventajas de una tarifa protectora, que ha ido elevando la producción de nuestra isla en una progresión geométrica.

Este aumento de producción no podía, desde luego, llevarse a cabo con los recursos bancarios que teníamos en 1898, y, al sentirse su necesidad, vinieron nuevos Bancos a cooperar con los antiguos en el desarrollo de nuestras riquezas.

American Colonial Bank: El primero que abrió sus puertas fué el "American Colonial Bank" en 1899, siguiéndole más tarde el "First National Bank of Porto Rico," que fué más bien una filial de aquel y que desapareció bien pronto por falta de objeto, llenando el primero la misión de ambos.

Bancos del Canada: Hacia el año 1907 o 1908 estableció una sucursal en San Juan el "Royal Bank of Canada," una de las más grandes y mas prestigiosas instituciones bancarias del Canadá, y poco después abrió también en San Juan una sucursal el "Bank of Halifax," otro Banco importante del Dominio Canadiense.

Pero habiéndose refundido este último banco en el "Royal Bank of Canada," desapareció aquella sucursal, quedando a cargo de éste los negocios de aquella, en sus tres oficinas de San Juan, Ponce y Mayagüez.

Bien pronto ocupó el "Bank of Nova Scotia" el lugar que había dejado vacante el "Bank of Halifax," estableciendo en San Juan una sucursal en el mismo edificio que había dejado el de Halifax, y otras dos más en Ponce y Mayagüez.

Banco de Ponce: Mientras tanto la progresista ciudad de Ponce no se conformaba con tener un solo banco propio y varias sucursales de los demás, y hace tres o cuatro años organizó una nueva institución que, con el nombre de "Banco de Ponce," coopera cumplidamente al desarrollo de los negocios en el distrito que abarca.

The National City Bank of New York: Finalmente "The National City Bank of New York," establecido en el año de 1812, y hoy la institución bancaria más grande de los Estados Unidos, abrió sucursales en San Juan y Ponce, trayendo vastas facilidades bancarias mundiales que ayudarán a la Isla en el futuro desarrollo de los negocios en Puerto Rico.

Tanto el Banco Comercial, como el Territorial, el Crédito y Ahorro Ponceño y el American Colonial Bank tienen también sucursales en las principales poblaciones de la Isla, la cual se encuentra hoy bastante bien servida en cuanto a sus necesidades bancarias.

Número de bancos existentes en la Isla y el volumen de negocios que se hacen: Además de los nueve bancos que dejamos mencionados y sus diez y ocho o veinte sucursales, existen en la Isla otros nueve bancos más, de menos importancia, dedicados principalmente al ahorro, si bien algunos de ellos se dedican al formento de la agricultura en sus respectivas regiones.

Entre todos, nuestros bancos, grandes y chicos, reunían un total de depósitos al terminar el último año económico, ascendente, a veintiocho millones y medio de dólares, con una existencia en caja y en otros bancos, de once millones, y un total de préstamos de algo más de veinte y cinco millones, a más de una inversión de tres millones y medio en bonos y acciones. El capital realizado y reservas de los quince bancos establecidos en la isla (que no son sucursales de bancos extranjeros) asciende a unos ocho millones de dólares, y el activo total de todos ellos alcanza a cuarenta y dos millones en números redondos.

Si se comparan estas cifras con las de 1898, se verá el enorme progreso que ha realizado la Isla en materia de Bancos durante los últimos veinte y cinco años; pudiendo agregar, por vía de epílogo a esta relación de los Bancos existentes en nuestra isla, el estableci-

ACTIVO BANCARIO, SEGUN BALANCE PRACTICADO EL 30 DE JUNIO DE 1922.
PORTO RICO BANK RESOURCES AT THE CLOSE OF BUSINESS, JUNE 30th, 1922.

BANCOS—BANKS	Inversiones en Bonos y Acciones	Efectivo	Balance en otros Bancos	Préstamos	Propiedad Inmueble	Mobiliario	Pérdidas	Existencias Varias	Totales
	Bond and Stock Investments	Cash in Hand	Balances in Other Banks	Loans	Real Estate	Furniture	Loss Accounts	Other Assets.	Total
Banco Comercial de Puerto Rico.....	\$ 758,476.71	\$ 971,988.79	\$ 728,507.81	\$ 5,112,667.46	\$ 145,132.19	\$ 53,674.13		\$ 63,674.92	\$ 7,834,122.01
Banco Territorial y Agrícola de P. R.....	885,202.00	651,493.62	440,999.02	4,589,350.20	111,422.85	59,198.36		13,937.67	6,751,603.72
American Colonial Bank of P. R.....	1,305,196.44	1,420,762.50	1,119,534.93	3,938,163.46	127,780.50	10,329.88	\$ 60,098.54	501,032.36	8,547,614.41
Crédito y Ahorro Ponceño, Ponce.....	350,277.92	403,251.61	457,005.58	1,478,805.47	75,412.14	10,329.88	31,189.20	497,334.90	3,303,606.70
Banco de Ponce.....	150,794.00	399,741.39	141,284.26	1,420,646.72		22,419.93		97,067.67	2,231,953.97
Royal Bank of Canada, Branch.....		1,070,410.85	36,091.85	4,240,150.31			17,913.70		5,284,656.71
Bank of Nova Scotia, Branch.....		175,285.78	227,292.93	1,106,255.28			469.19		1,509,303.18
National City Bank of N. Y., Branch.....		439,017.31	1,562,546.94	1,627,261.95			1,022.37	7,164.90	3,641,070.12
Banco Popular de Economías y Préstamos.....	38,791.25	24,908.23	111,318.45	665,440.58	23,040.88	4,056.65	14,351.10	3,672.51	887,461.80
Banco de San Germán.....	32,310.00	52,992.63	42,145.15	249,167.38		1,352.75	8,338.41	20,092.58	406,398.90
Caja de Economías y Préstamos.....	19,955.00	19,047.07	69,277.36	186,157.12	3,922.40	1,542.98	6,026.23	125.00	306,053.16
Caja de Economías y Préstamos.....	2,700.00	60,702.15	6,226.19	122,785.32		1,197.46	4,648.74	181.07	198,440.93
Banco Masónico de Puerto Rico.....	29,000.00	66,035.03	45,340.78	250,639.65		3,522.77		721.40	395,259.63
Banco Agrícola de Aguadilla.....	58,500.00	34,245.77	23,630.65	84,516.79		1,807.90	5,688.14	47.00	208,436.25
Banco de Yabucoa.....		20,929.71	1,152.71	92,146.70	150.00	1,780.51		45,539.41	163,093.21
Crédito y Ahorro Popular de Yauco.....		47,426.27	140,058.57	140,058.57		641.50	5,821.98	157.75	195,101.03
Banco de Cabo Rojo.....		14,751.86	18,018.40	78,487.46		977.41		13,286.61	112,392.88
Banco de San Juan.....		3,356.29	1.83	14,478.15	28,454.08	856.60			60,433.56
	\$3,631,203.32	\$5,876,346.86	\$5,032,921.72	\$25,317,268.57	\$515,315.04	\$244,343.31	\$155,567.60	\$1,264,035.75	\$42,037,002.17

PASIVO BANCARIO SEGUN BALANCE PRACTICADO EL 30 DE JUNIO DE 1922.
PORTO RICO BANKS "LIABILITIES" AT THE CLOSE OF BUSINESS, JUNE 30th, 1922

BANCOS—BANKS	Capital Pagado	Fonda de Reserva	Ganancias por Repartir	Depósitos	Deudas a Otros Bancos	Ganancias	Cédulas Hipotecarias Garantizadas por	Obligaciones Varias	Totales
	Capital Paid In	Reserve Funds	Undivided Profits	Deposits	Due Other Banks	Profit Accounts	Mortgage Bonds Guaranteed by Mortgage Loans	Other Liabilities	Total
Banco Comercial de Puerto Rico.....	\$1,915,500.00	\$ 503,875.00	\$112,154.72	\$ 3,995,655.75	\$1,293,271.29			\$ 13,665.25	\$ 7,834,122.01
Banco Territorial y Agrícola de P. R.....	1,200,000.00	100,000.00	265,045.12	3,527,037.94	200,000.00		\$1,435,405.00	24,115.66	6,751,603.72
American Colonial Bank of P. R.....	1,000,000.00	200,000.00	241,417.07	6,917,601.99	6,971.91	\$ 72,608.28		109,015.16	8,547,614.41
Crédito y Ahorro Ponceño.....	600,000.00	200,000.00	20,570.65	1,823,256.48	50,000.00	104,091.23		505,688.34	3,303,606.70
Banco de Ponce.....	500,000.00	65,000.00	84,190.87	1,377,906.53	83,981.45	13,824.12		107,051.00	2,231,953.97
Royal Bank of Canada, Branch.....				4,071,875.34	624,158.53	35,199.62		553,423.22	5,284,656.71
Bank of Nova Scotia, Branch.....				1,253,125.64	219,283.72	7,054.68		29,839.14	1,509,303.18
National City Bank of N. Y., Branch.....				3,505,042.33	108,410.98	5,707.48		21,909.33	3,641,070.12
Banco Popular de Economías y Préstamos.....	100,000.00	130,000.00	1,241.23	631,174.46	94.65	21,145.66		3,805.80	887,461.80
Banco de San Germán.....	99,910.00	7,999.36	2,146.40	258,329.83	371.10	19,777.26		17,864.95	406,398.90
Caja de Economías y Préstamos.....	45,630.00	21,297.91	364.50	227,750.28		9,386.07		1,624.40	306,053.16
Caja de Economías y Préstamos.....	46,000.00	5,920.00	2,619.23	133,133.57		10,583.33		184.80	198,440.93
Banco Masónico de Puerto Rico.....	65,940.00	6,271.45	7,973.68	285,736.40	28,805.70	5,511.31		532.40	395,259.63
Banco Agrícola de Aguadilla.....	37,020.00	2,043.81		160,556.52	3,304.61				208,436.25
Banco de Yabucoa.....	37,680.00	1,682.28	3,352.02	55,352.79	4,715.05	7,296.86		60,311.07	163,093.21
Crédito y Ahorro Popular de Yauco.....	30,000.00	7,100.00	1,084.19	132,028.79	17,518.99			72.20	195,101.03
Banco de Cabo-Rojo.....	50,000.00	684.76		52,211.66	3,648.07	1,014.07		4,834.32	112,392.88
Banco de San Juan.....	22,725.00			11,478.53	3,000.00			23,230.03	60,433.56
	\$5,750,405.00	\$1,251,874.57	\$742,159.68	\$28,419,254.83	\$2,647,536.05	\$313,199.97	\$1,435,405.00	\$1,477,167.07	\$42,037,002.17

miento, en esta ciudad de San Juan, hace pocos meses, de una agencia federal de créditos agrícolas, con autorización para prestar, a plazos largos, con garantía hipotecaria, hasta cinco mil dólares a cada propietario, cantidad que se ha elevado ultimamente a diez mil dólares en vista de las buenas garantías que se ofrecen y mejores resultados que está dando dicha agencia.

Como era de esperarse, el gran desarrollo adquirido por nuestros bancos les permite, tanto a los antiguos como a los nuevamente establecidos, ofrecer al comercio, y principalmente a las industrias agrícolas, cuantiosos recursos con qué atender a las crecientes necesidades de aquél y al sorprendente desarrollo de éstas.

Una buena parte de nuestras centrales azucareras y no pocas de nuestras fábricas de tabaco pudieron establecerse y crecer, gracias a los grandes préstamos que les hicieron los bancos para su instalación y el fomento de sus cosechas. Hoy mismo, después de los altos

precios que originó la guerra mundial y de los grandes beneficios que aquellos reportaron, todavía la agricultura del país, sus industrias agrícolas, hablando en tesis general, viven a expensas del crédito que le conceden los Bancos, y al cual, justo es decirlo, corresponden aquellas cumpliendo sus compromisos con religiosa fidelidad.

Gracias a esos bancos y a las facilidades que han concedido a nuestros agricultores, la producción agrícola de la Isla, de la cual dependen siete octavas partes de los habitantes de Puerto Rico, ha aumentado ocho veces en veinte y cinco años, pudiendo asegurarse, sin temor a equivocarnos, que esos Bancos constituyen, hoy por hoy, el primero de los factores en la vida económica de Puerto Rico.

Que continúe el desarrollo que han menester dichos bancos para poder aumentar los beneficios que prestan a nuestra agricultura, industria y comercio, y que éstos sepan aprovecharse de aquellos beneficios para su mayor engrandecimiento.

Federal Land Bank of Baltimore

Banco Agrícola Federal de Baltimore

Sucursal de Puerto Rico

Por E. B. Thomas, Director

El sexagésimo cuarto Congreso pasó la "Federal Farm Loan Act" (Ley Federal de Préstamos Agrícolas) y ésta fué aprobada por el Presidente el 17 de julio, 1916. La medida se hizo ley después de un cuidadoso estudio de la cuestión.

Provisiones de la ley: La "Federal Farm Loan Board" (Junta Federal de Préstamos Agrícolas) creada por la ley se encarga de su aplicación, según términos de la ley misma. Esta Junta la componen cinco miembros, el Secretario del Tesoro como presidente ex-officio, y cuatro miembros más, nombrados por el Presidente de los Estados Unidos, con el consejo y consentimiento del Senado, de los cuales no más de dos serán nombrados del mismo partido político.

Esta Junta tiene el deber de seleccionar las ciudades donde habrán de establecerse los diversos Bancos Agrícolas, estableciéndose doce bancos.

Cada uno de estos Bancos tiene un presidente, un secretario, un tesorero y una Junta de Directores, cuyos deberes son los mismos que los de instituciones similares.

La Junta Federal de Préstamos inspecciona y examina estos bancos. Son administrados, sin embargo, separados unos de otros.

El propósito de la ley: El propósito de la ley, según lo indica su título, es el siguiente: "Ley para proveer capital al desenvolvimiento agrícola, para crear normas "standard" para inversiones basadas en hipotecas agrícolas, para igualar los tipos de interés sobre préstamos agrícolas, para proveer mercado a bonos de los Estados Unidos, para crear depositarios gubernamentales y agentes financieros a los Estados Unidos y para otros fines."

Al leer el título de esta ley es evidente que su propósito principal, según se establece en la primera cláusula es el de "proveer capital para el desenvolvimiento agrícola." También

es evidente, que esta finalidad no podría realizarse, si no se consiguieran los demás objetos mencionados. El cuerpo mismo de la ley pone de relieve este hecho, pues la capacidad de cualquiera de estos bancos para levantar el capital necesario al desarrollo agrícola, e igualar los tipos de interés sobre estos préstamos depende del buen éxito que obtenga en fomentar un elevado precio "standard" para los bonos que ofrece en venta y cuyo crédito depende principalmente de la seguridad de sus préstamos.

Capital inicial: De acuerdo con la ley, el capital inicial de estos bancos fué suministrado por el Secretario del Tesoro, a cuyo nombre se hizo una emisión de valores de estos bancos. La ley provee, además, que un banco puede emitir y vender bonos bajo la aprobación de la Junta Federal de Préstamos, siempre que los necesite para invertirlos en más préstamos agrícolas.

Alto tipo: Desde su comienzo los bonos de estos bancos siempre se han vendido en el mercado a un alto tipo. Esto se debe a las buenas garantías exigidas por sus préstamos como producto de una política conservadora, bajo la dirección de los varios bancos agrícolas.

Prevision al conceder préstamos: Nada debilitará tanto el servicio de estos bancos como conceder préstamos de un modo imprevisor y sobre garantía insuficiente.

Siendo el objeto principal del Banco Agrícola de Puerto Rico fomentar en la mayor medida posible el desarrollo y mejoramiento de las condiciones agrícolas en toda la Isla, no podría incurrir en mayor error que adoptar una política diferente a la que se implantó en la nación.

Una vez demostrado en los Estados Unidos el buen éxito de estos bancos, se solicitó que esta ley se hiciera extensiva a Puerto Rico. A este respecto se enmendó la ley en febrero 27, 1921, en la forma siguiente: "La Junta de Préstamos Federales establecerá un Banco Agrícola Federal en cada distrito del Banco Agrícola Federal, con su oficina principal situada en la ciudad del distrito que designe dicha Junta. Sujeto a la aprobación de la Junta de Préstamos Federales, cualquier Banco

Agrícola podrá establecer sucursales en el distrito de dicho Banco. Sujeto a la aprobación de la Junta de Préstamos Agrícolas Federales y bajo las condiciones que puedan ser prescritas, los términos de esta ley se hacen extensivos a la Isla de Puerto Rico; y el Banco Agrícola Federal que sea designado por la Junta de Préstamos Agrícolas Federales, queda por la presente autorizado para establecer sucursales en los sitios que fueren designados por la Junta de Préstamos Agrícolas Federales."

En el verano de 1921 vino una comisión a la Isla compuesta del Capitán W. H. Smith, miembro de la Junta de Préstamos Agrícolas Federales, el Sr. Jorge Janvier, abogado de Nueva Orleans, y el Dr. Ernest B. Thomas, para investigar las condiciones en el país e informar sobre la conveniencia de establecer un Banco Agrícola en Puerto Rico. A su regreso a Washington, dicha Comisión informó verbalmente a la Junta sobre las condiciones observadas en Puerto Rico y más tarde presentó su información por escrito.

De acuerdo con la enmienda mencionada se sumó la Isla al distrito del Banco Federal de Baltimore, autorizándose a dicho Banco para establecer una sucursal en la ciudad de San Juan. Esta es la primera sucursal que se establece en territorios extra-fronterizos de los Estados Unidos.

El autor de estas líneas fué nombrado Director del Banco de Puerto Rico por la Junta Nacional, comenzando su labor en junio de 1922. El Gobierno Insular proveyó el local para este banco en el Edificio del Senado, sito en la esquina de las calles San José y Salvador Brau.

Información acerca del Banco: El entonces Comisionado de Agricultura y Trabajo, Hon. Leopoldo Feliú, organizó una serie de conferencias en más de veinticinco pueblos y ciudades, antes de que el banco empezara a funcionar, a las que concurren unos 5,000 agricultores. Tanto el Sr. Feliú como el Director del Banco asistieron también a casi todas estas conferencias. La oportunidad así ofrecida para explicar el propósito y los métodos que el banco seguiría en sus negocios constituyó un buen elemento de publicidad.

La primera solicitud de préstamo: La primera solicitud de préstamo se recibió el 22 de septiembre, 1922, pero debe considerarse el primero de octubre como la fecha en que verdaderamente empezó el Banco a recibir estas solicitudes. En los cinco meses siguientes se recibieron más de novecientas solicitudes que presuponen más de dos millones de pesos.

La enmienda que hizo extensiva esta ley a Puerto Rico estableció la cantidad de cinco mil dólares (\$5,000.00) como la mayor suma que podría prestarse a una sola persona, pero

el último Congreso sin embargo, la modificó aumentando dicha suma a diez mil dólares (\$10,000.00).

\$700,000,000 prestados a agricultores en los Estados Unidos: Los doce bancos agrícolas han prestado ya más de \$700,000,000 a los agricultores de los Estados Unidos, llenando así una necesidad y ayudando eficientemente la agricultura. Del mismo modo, es de esperarse que la agricultura en Puerto Rico se beneficiará grandemente con el establecimiento del Banco Agrícola de San Juan.

El Servicio Aduanero de los Estados Unidos en Puerto Rico

Por Hayden L. Moore,

Colector Federal de Aduanas para el distrito de Puerto Rico, en San Juan, desde 1916.
Director de Banco y Presidente de la única asociación constructora y de préstamos de Puerto Rico. Frutero y ganadero.

Inauguración del Servicio Aduanero de los Estados Unidos en Puerto Rico: El servicio de aduanas de los Estados Unidos principió en octubre 18 de 1898, fecha en que España transfirió a los Estados Unidos la soberanía que había ejercido sobre la Isla. La bandera de los Estados Unidos se enarboló desde entonces en todos los edificios y oficinas de aduana de la Isla y los *records* y balances de fondos fueron transferidos a oficiales del Ejército de los Estados Unidos que mandaban en los distritos y puertos de todas las entradas de Puerto Rico. El servicio de aduanas de ahí en adelante, bajo la ocupación militar, estuvo a cargo de oficiales del ejército bajo la inmediata dirección del Departamento de la Guerra desde el día de la ocupación hasta mayo 1, 1900. En esta última fecha se inauguró en Puerto Rico el Gobierno Civil por autoridad de un acta del Congreso aprobada en marzo 12 de 1900.

Número de oficiales y empleados: Bajo el régimen español, según autoridades fidedignas, el servicio de aduanas de Puerto Rico empleaba más de cuatrocientas personas, incluyendo jefes y empleados subalternos. Hoy funciona dicho servicio bajo la dirección del Honorable Secretario del Tesoro, en Washington, D. C., por la actuación de cincuenta y cinco empleados del

Servicio Civil, incluyendo el Colector y los diputados colectores que están en el puerto principal y en los otros ocho puertos. Además están los empleados ordinarios, unos quince trabajadores no clasificados, porteros y mensajeros.

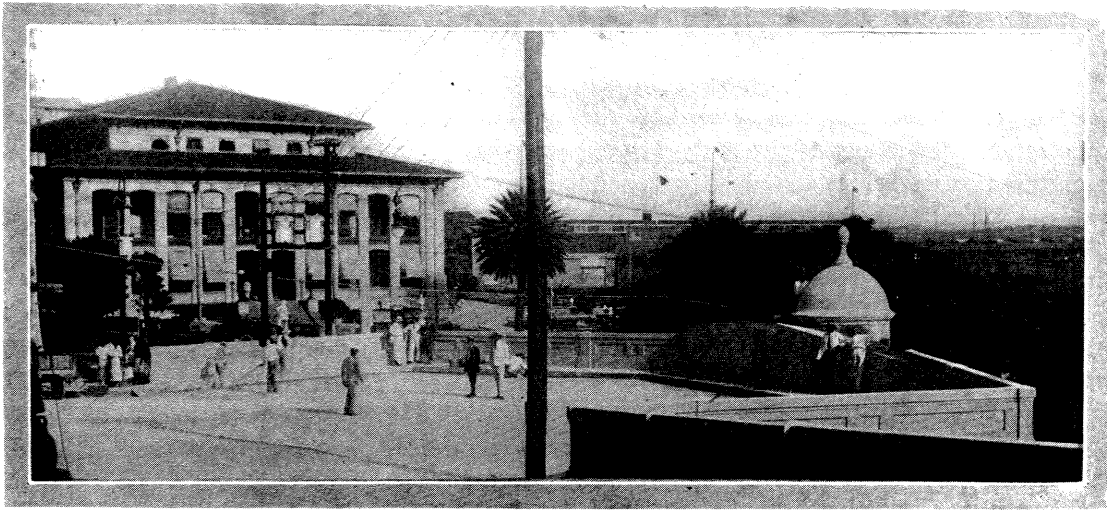
Mejoras en el personal del servicio: Cuando la isla de Puerto Rico fué transferida a los Estados Unidos, nuestro gobierno tomó del antiguo personal del servicio de aduanas todo el necesario para desempeñar los cargos requeridos. Bajo los colectores militares americanos un por ciento considerable del comercio de la Isla era con los Estados Unidos, y además como los derechos entre los Estados Unidos y Puerto Rico se redujeron gradualmente por una proclama del Presidente y por último quedaron abolidos, siguió naturalmente una reducción en el personal, de acuerdo con estas condiciones. Las leyes del Congreso dando gobierno civil a Puerto Rico—la de 1900, conocida por el acta Foraker, y la de 1917, conocida por el acta Jones—, muy sabiamente disponían que los derechos de aduana serían cobrados por los colectores, diputados colectores y agentes que el Secretario del Tesoro de los Estados Unidos nombrase, de manera que, de acuerdo con la ley del Servicio Civil de los Estados Unidos, estos empleados fueron puestos

bajo la clasificación del Servicio Civil. El Colector de Aduanas para el distrito de Puerto Rico, por tanto, es el único colector de aduanas de todos los Estados Unidos que disfruta de la protección de la ley del Servicio Civil. El puesto de colector se alcanza por escalafón, dentro del servicio, y depende enteramente de la idoneidad y cualidades personales.

El *status* del personal del servicio de aduanas en Puerto Rico ha mejorado mucho desde 1898. Los inspectores de aduanas de entonces y durante los cinco o seis años siguientes, recibían compen-

Teniendo presente el hecho de que las comunicaciones en la forma de transportación de pasajeros y mercancías entre Puerto Rico y otros países e islas de las Antillas, deben hacerse por mar o por el aire, es evidentemente de la mayor importancia que el Gobierno de Puerto Rico ponga su atención en el mejoramiento de puertos, siendo, como son, de vital importancia al desarrollo de la Isla.

Crecimiento del comercio de Puerto Rico: La siguiente tabla muestra el gran crecimiento comercial habido durante esos veintidós años, así



EL EDIFICIO FEDERAL ALBERGA LAS DEPENDENCIAS NACIONALES: ADUANAS, CORREOS, CORTE FEDERAL Y SERVICIO DE INMIGRACIÓN.

THE CUSTOMS SERVICE COMMANDS ALL IT SURVEYS.

saciones por sus servicios a un término medio de \$540 por año. Hoy a ningún empleado de aduanas de Puerto Rico se paga, como base, menos de un sueldo de \$100 mensuales, y muy pocos de ellos ganan menos de \$1,500 al año, incluyendo los nonos. El resultado es un marcado adelanto, no sólo en el servicio prestado, sino también en la reputación de honradez y trato sincero que goza en los tiempos presentes el servicio de aduanas de los Estados Unidos en Puerto Rico.

Dificultades en el servicio de aduanas:

Existen todavía muchas dificultades que quedan de los tiempos pasados. Durante los veinte años de dominación americana casi no ha habido mejoras en los puertos de la Isla dignas de mención, fuera del puerto de San Juan y un muelle bastante grande construido por la ciudad en el puerto de Ponce.

como la parte importante que tienen en ese adelanto los Estados Unidos:

Mercaderías	1900	1914	1920	1922
Traídas de los Estados Unidos	\$6,952,114	\$32,568,368	\$90,724,259	\$57,400,028
Embarcadas a los Estados Unidos	3,350,577	34,423,180	133,207,508	66,229,771
Importadas de países extranjeros	3,037,391	3,838,419	5,664,275	6,775,121
Embarcadas a países extranjeros	3,261,922	8,679,582	17,603,941	5,942,800
TOTALES.	\$16,602,004	\$79,509,549	\$247,199,983	\$136,347,720

Valor comparativo de las mercancías traídas a Puerto Rico de los Estados Unidos y de países extranjeros:

Esa parte importante de los Estados Unidos en el desarrollo comercial de Puerto Rico se comprende fácilmente, cuando se considera que el total de los artículos siguientes que consume el país viene del

mercado nacional: bronce, harina de maíz, avena, harina de trigo, velas, carros, automóviles, coches, explosivos, cuerdas, artículos de goma, instrumentos científicos, encurtidos, etc., substitutos de la manteca, azúcar refinado, aceites vegetales, etc., y se comprende también esto, estudiando la siguiente tabla:

Artículos	De los Estados Unidos Valor en dólares	Del Extranjero Valor en dólares
Pan y galletas	\$ 474,058	\$ 7,979
Arroz	5,836,624	1,060
Drogas químicas y medicinas.....	1,111,216	141,171
Carbón	324,339	1,024
Cocoa y chocolate.....	135,828	5,800
Telas de algodón.....	5,347,722	26,426
Confitería	437,476	50,449
Porcelana china	292,061	13,258
Abonos	974,102	224,456
Frutas y nueces	316,277	85,949
Vidrios y objetos de vidrio.....	276,742	11,755
Hierro y artículos de acero.....	4,571,216	46,136
Artículos de piel.....	2,644,904	50,741
Carnes	4,992,269	354,550
Leche condensada	446,879	1,301
Instrumentos de música.....	75,202	11,788
Pinturas y barnices	357,383	10,801
Papel y artículos de papel.....	1,755,960	107,161
Perfumería, etc.	193,761	38,517
Seda, y manufactura de.....	504,200	4,528
Jabón	838,170	8,355
Habichuelas y guisantes	1,555,930	23,414
Cebollas	168,741	29,898
Papas	460,825	9,459
Conservas en latas.....	105,096	36,213
Madera	1,489,190	86,047
Muebles	473,175	7,958
Lana manufacturada	469,932	4,270

Exportaciones de azúcar: Con respecto a las exportaciones de azúcar durante el período que nos ocupa, debe notarse que mientras en el 1901 se embarcaron solamente 68,909 toneladas con un valor \$4,715,611, o sea, \$68.43 de promedio por tonelada, en el 1920, el mejor año para la industria, se embarcaron 419,388 toneladas con un promedio de \$235.88 la tonelada, llegando las exportaciones de este producto a la enorme suma de \$98,923,750.

A excepción de los años 1901, 1902 y 1907 el balance comercial ha sido siempre favorable a Puerto Rico. De este comercio los Estados Unidos han obtenido siempre más de un 70%, alcanzando a un 92% en los años de 1916 y 1921, y a un 90% en el 1922.

Tablas: Las siguientes tablas completan esta exposición del servicio de aduanas de los Estados Unidos en Puerto Rico:

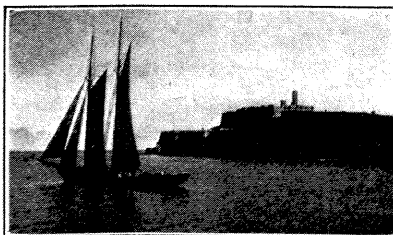
IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR AÑOS

Año fiscal que termina en Junio 30	Importaciones	Exportaciones
	Dólares	Dólares
1901	8,918,136	8,583,967
1905	16,536,259	18,709,565
1910	30,634,855	37,960,219
1915	33,884,296	49,356,907
1920	96,388,534	150,811,449
1922	64,175,149	72,172,571

EXPORTACIONES DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS DE PUERTO RICO

	—AZÚCAR—		—CAFÉ—	
	Toneladas	Dólares	Libras	Dólares
1901	68,909	4,715,611	12,157,240	1,678,765
1905	135,663	11,925,804	16,849,739	2,141,019
1910	284,522	23,545,922	45,209,792	5,669,602
1915	294,475	27,278,754	51,125,620	7,082,791
1920	419,388	98,923,750	32,776,754	9,034,028
1922	469,889	40,820,333	23,402,127	4,316,859

La exportación anual de tabaco elaborado y sin elaborar alcanza a más de diez millones de dólares, casi todo el cual se embarca directamente a los Estados Unidos. A esto se suman tres millones de dólares o más por frutas naturales y envasadas. El noventa y dos por ciento del comercio de la isla en 1921 y el noventa por ciento en 1922 se hizo directamente con los Estados Unidos como ya hemos mencionado, habiendo sido de setenta y uno por ciento en 1901.



Desarrollo del Puerto de San Juan

Por G. Aldea y Nazario,

Historiador. Periodista.

La capital de la Isla de Puerto Rico fué trasladada el año de 1521, desde el poblado de Caparra a la isleta de San Juan, la cual disponía de un hermoso puerto, fácilmente defendido y de excelentes condiciones para el abrigo de las embarcaciones.

El primer verdadero estudio de las necesidades y condiciones del puerto se hizo el año de 1863, levantándose en esa fecha un buen plano de la bahía, por la Comisión Hidrográfica. Hasta el año de 1882, en que se constituyó en San Juan la Junta de Obras del Puerto, institución casi autónoma, los gastos de mejora de los muelles, se habían sostenido por el Estado, Sección de Obras Públicas, construyéndose entonces el muelle llamado del "Oeste" que ocupa actualmente la línea férrea del Oeste. El año de 1887 solamente existían en la Marina la dársena del puerto, el muelle de las goletas y los pequeños atracaderos del Arsenal, uno de ellos llamado el "Pantalán", donde atracaba la lancha del Arsenal, y cerca del que fondeaban los cañoneros de guerra "Indio" y "Criollo", de la Comisión Hidrográfica. También había un pequeño muelle en la "Carbonera" del mismo Arsenal, y el muelle de la Compañía Puertorriqueña, de la Empresa Marítima Antillana.

En la "Puntilla", sobre la antigua batería de Santo Toribio, cedida por el Ramo de Guerra, había un depósito de boyas. Allí se construyó, además un pequeño muelle para el atraque de los remolcadores que se reparaban en los espléndidos talleres que se erigieron en ese mismo lugar.

Pero a pesar de haberse constituido el año de 1882 la Junta de Obras del Puerto, el dragado no se empezó hasta el año de 1889.

El volumen de la parte dragada fué de 517,-129 metros cúbicos. El cubo de productos vertidos por debajo del nivel del agua, en la parte del Oeste de la Marina, entre Santa Catalina y la "Puntilla," fué de 106,331 metros cúbicos; los vertidos por encima del nivel del agua entre los almacenes del muelle de la Puertorriqueña

y la "Isla del Carbón" de Latimer, fué de 132,-808 metros cúbicos, y los vertidos por debajo del nivel del agua en el "Charco de las Brujas", entre la "Isla del Carbón" y la "Isleta de Portel," hoy muelle de San Antonio, fué de 176,999 metros cúbicos.

La parte Sureste de la Marina sufrió desde 1887 una progresiva transformación. En 1887-88 se construyó el primer tinglado en la parte S. O. del muelle del "Oeste" y en 1893-94 se amplió con una nueva estructura de idénticas proporciones, en la parte Norte, para darle cabida más ampliamente al almacenaje de mercancías importadas.

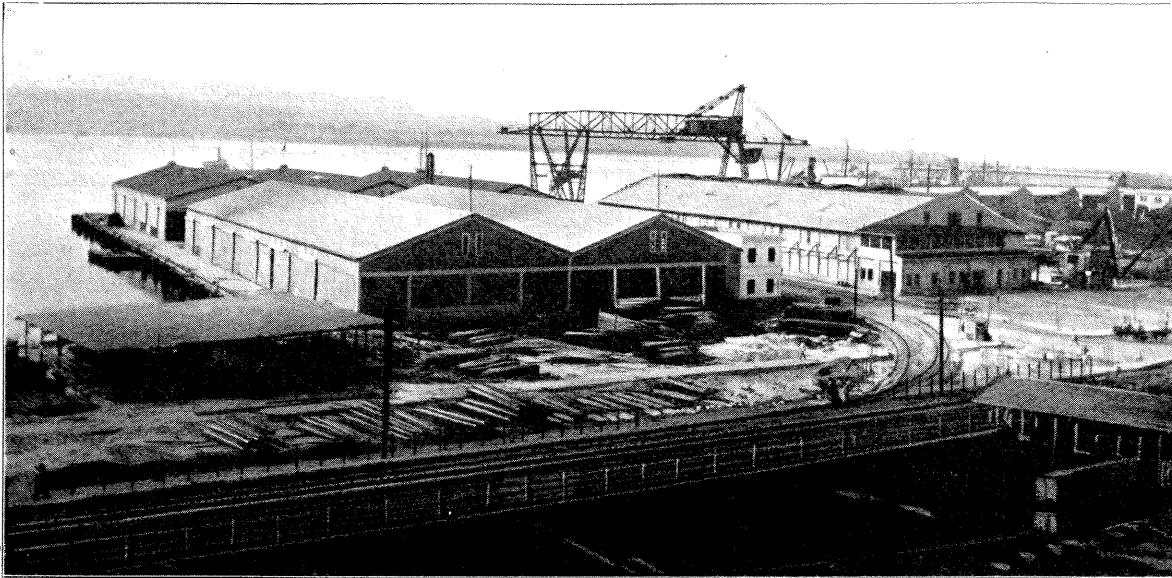
Una vez hecha la extensión del malecón, hasta conectar con los terrenos ganados al mar, hacia el sur de la batería de San Francisco de Paula, donde está hoy la Colectiva, en la Marina, se construyó en 1896-98, un hermoso tinglado de material de hierro belga, que pertenece hoy a la "American Railroad Co." y que puso a San Juan en condiciones aceptables en cuanto a almacenaje.

La bahía fué dragada, desapareciendo los obstáculos de los bajos del "Tablazo", de la "Puntilla", del "Yufri" y el de "Punta Larga", que se dragaron hasta la sonda de nueve metros.

También se dragó el canal de entrada. El valizamiento se organizó desde el año de 1891. Se estableció frente al Morro la boya de silbato, en Mayo de ese mismo año. Paralela a esa boya se colocó otra de modelo especial, en junio de 1892, frente a la batería de San Fernando. Así se siguieron colocando en parejas, boyas de tonel y cónicas, a todo lo largo del amplio canal de entrada, dragado en toda su extensión hasta la sonda de nueve metros.

Todo el frente de los muelles, desde el Arsenal hasta la Estación del Ferrocarril, fué dragado hasta la sonda de siete metros, permitiendo el atraque de buques, en sitios donde antes de 1887, la sonda era de cuatro, seis y siete metros.

Los trabajos de la Junta de Obras del Puerto



DESARROLLO ACTUAL DEL PUERTO DE SAN JUAN.

revolucionaron, pues, el desarrollo de la Marina y sus muelles, poniendo así las bases del desarrollo actual del puerto de San Juan. El Caño de San Antonio, en su entrada frente al actual muelle No. 7, tenía una sonda de tres a seis metros, cerca de la "Isla Grande" o del "Manglar". Se trazó en 1894 la línea del malecón, hasta la punta de la "Isleta de Portell", y se pensaba en dragar el Caño de San Antonio, en rellenar los manglares al sur de Puerta de Tierra y dragar todo el bajo de "Mata Redonda" y "Punta Larga". Todos esos proyectos se vieron detenidos por el cambio de soberanía.

Hasta 1906 no se pensó de nuevo seriamente, en el dragado de la bahía de San Juan por el Departamento de Ingenieros militares.

En Febrero 15 de 1899 fué disuelta por el General Henry la Junta de Obras del Puerto, nombrando en su lugar al Capitán de Marina A. S. Snow, como Inspector de obras del Puerto, y al Comandante E. A. Ross, Jefe de Ingenieros del Ejército, como Ingeniero encargado de las obras.

El muelle número 2 fué el primer muelle construído en San Juan por una empresa privada, en virtud de franquicia revocable, expedida en Noviembre de 1899 por el Secretario de la Guerra a la "New York and Porto Rico Steamship Company", reservándose El Pueblo

de Puerto Rico y el de los Estados Unidos el derecho de comprarlo a su costo, menos el deterioro, siempre que se necesitase para usos públicos. Este muelle se quemó una tarde de Febrero de 1900, en que salía para Nueva York el vapor Coamo y, poco después, se reconstruyó de material de acero y cemento, mejorándolo hace unos dos años, después de establecerse el malecón.

El segundo muelle fué construído por la compañía "Insular Dock Company", en virtud de franquicia adquirida por don Carlos Conde Casariego. Fué terminado el año de 1908.

Desde el año de 1899 el Congreso pasó la ley de puertos y ríos. Se hizo un arreglo referente a la bahía y muelles de San Juan, estableciéndose la línea provisional de malecones a lo largo de la ribera, con las consiguientes reservas de terrenos para el Departamento de la Guerra, asignándosele todo el barrio de la Marina, el Arsenal y hasta el paseo de la Princesa, como una reserva naval, para una estación naval en San Juan. Además se le adjudicó un lote de ochenta cuerdas en Puerta de Tierra, desde la batería del Abanico a la carretera y al "Charco de las Brujas". También la "Isla Grande" o del "Manglar" fué cedida para fines navales.

El Jefe del Negociado de Diques y Arsenales de los Estados Unidos, en su informe al

Secretario de Marina en 1900, recomendó que se extendiése el área de la estación naval de San Juan y que en vez de limitarse al Arsenal y propiedades cercanas, llegase hasta el Presidio, inclusive, reservándose, pues, todo el barrio de la Marina.

En el año de 1901 la Legislatura Insular pasó una ley cediendo la Isla de Culebra, para fines navales.

En Octubre de 1899 el Capitán W. R. Judson, del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, sometió al Secretario de la Guerra dos proyectos alternativos para mejoras del puerto, proponiendo que se retiraran o volaran los restos de los vapores mercantes "Cristobal Colón" y "Manuela" que obstruían la entrada del Canal, en la boca del Morro y que habían sido hundidos por las autoridades militares españolas, en 1898, para dificultar la entrada de los buques de guerra norteamericanos. Estos obstáculos reducían la entrada a 400 pies en vez de los 1200 con que contaba originalmente el canal.

En consecuencia, el Departamento de la Guerra voló los restos de estos vapores, y en fecha posterior se consignaron \$750,000.00 para dragar este canal de entrada y parte de la bahía, poniéndolo todo a la sonda de doce metros. Ya en tiempos de España la Junta de Obras del Puerto lo había puesto a la sonda de nueve metros. En ciertos sitios del Morro pasaba de once a doce metros, aunque en 1894 el fondeadero exterior tenía sólo de siete a ocho metros de calado.

La actual "Bulkhead and Pier Head Line", que se inició en junio de 1899 por las autoridades navales, fué fijada definitivamente en el 1912-13.

Ya en Noviembre de 1906 se nombró una comisión formada por el Capitán Samuel C. Lemly y el "Attorney General" de Puerto Rico, para llegar a un arreglo en cuanto a las diferencias entre el Departamento de Marina y el Pueblo de Puerto Rico, con respecto a los deslindes de las reservas de terrenos con fines navales, y pudo llegarse por fin al acuerdo, de fijar definitivamente el barrio de la Marina para Estación Naval, adquiriendo el Gobierno Insular las propiedades de la reserva naval de Puerta de Tierra, parte de la carretera al Sur de la Reserva Militar, e importantes manglares

en el sur de Puerta de Tierra, en el Caño de San Antonio.

La "Isla Grande" o del "Manglar" fué también cedida como reserva naval en ese arreglo de 1906 a 1907.

La "American Railroad Co. of Porto Rico" obtuvo del Consejo Ejecutivo, en Octubre 6 de 1901, una franquicia para construir el muelle No. 5, terminando este espléndido muelle de acero en agosto de 1913.

La "New York Porto Rico Steamship Company" construyó en 1912 el gran muelle y almacenes de la "San Antonio Dock Company" entre la "Isleta de Portell" y el "Pozo de las Brujas", frente al Caño de San Antonio.

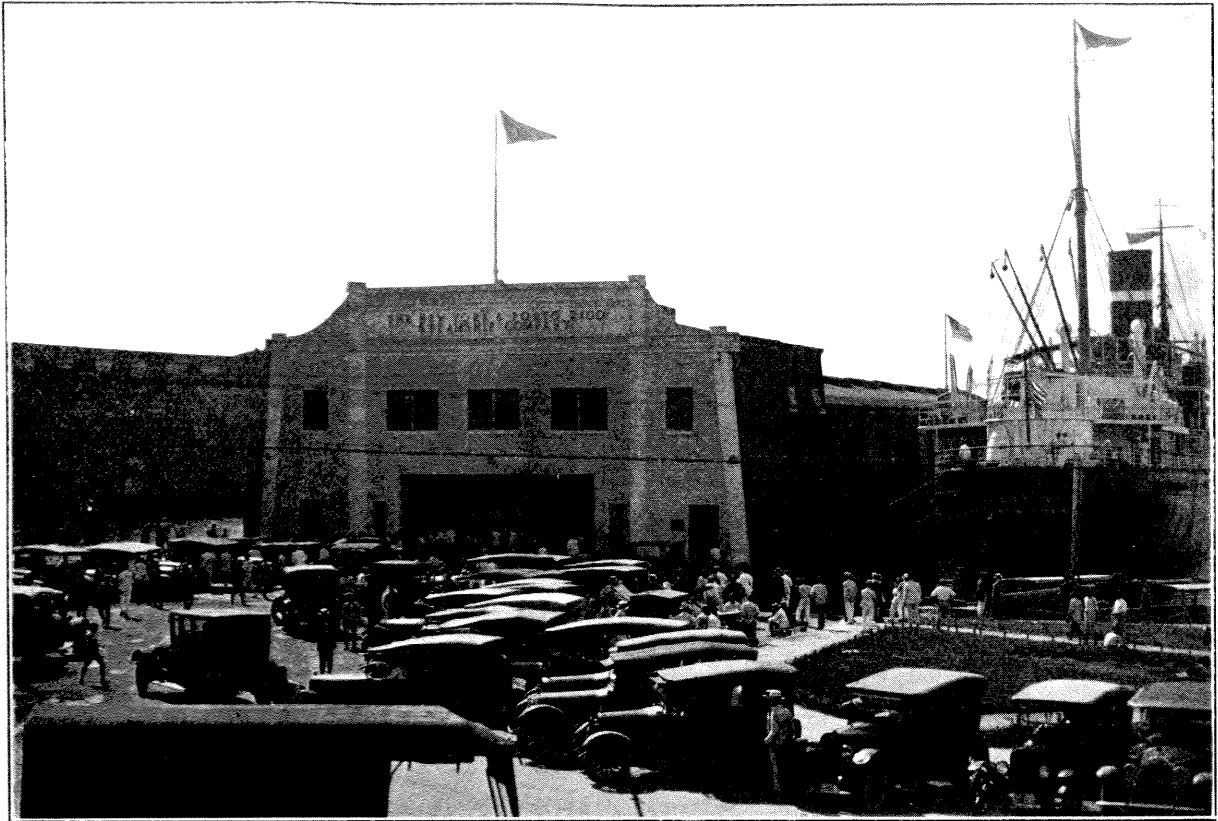
La "Porto Rico Coal Company" construyó al este del muelle de San Antonio, un muelle y depósitos de carbón.

El Señor Félix Benítez Rexach construyó de 1920 al 1922 el excelente muelle número 6, con una área de 232,000 pies cuadrados. Actualmente la "San Juan Dock Company" tiene en construcción obras para un malecón y tinglados, entre el malecón del Gobierno y el muelle número 6.

La Junta del Puerto, creada por la ley de 7 de Marzo de 1912, expidió bonos por \$500,000 al 4% por 25 años, y una segunda emisión, de \$100,000, en diciembre de 1913. Ha realizado la construcción de un malecón desde el muelle número 1 al muelle No. 6, en una extensión lineal de 2,350 pies, habiéndose estudiado, además, el plan general de obras que han de efectuarse desde el muelle No. 1 al Puente de San Antonio, a todo el largo del Caño de este nombre, y en la parte sur de Puerta de Tierra. Comprende ese proyecto el malecón y una carretera que ha de enlazar con la carretera nueva, al sur de Miramar, en Santurce.

Mientras tanto la Junta, con fondos insulares, construyó el malecón de 2,350 pies a un costo de \$345,841, además de un tinglado de acero de 840 pies de largo, con 4,760 pies de caminos y calles y una superficie total de 22,580 yardas cuadradas, con pavimento de asfalto. El área total del malecón construído por la Junta es de 118,900 pies cuadrados, de los cuales 32,000 pies cuadrados corresponden al Tinglado.

Muellaje total: El área total de muellaje del Puerto de San Juan es de 380,500 pies cua-



MUELLE NO. 1, SAN JUAN.—A SAILING DAY SCENE.

drados, de los cuales están cubiertos 280,800 pies cuadrados, hoy disponible. El espacio para atraques es de 5,750 pies lineales. La carga movida en este puerto en 1921 alcanzó a 674,845 toneladas. De 1919 a 1920 pasó por este puerto el 37.4% del tonelaje total de carga importado en la Isla entera.

A pesar de la extensión de los muelles actuales todavía se usa en algunos casos el sistema de alijos, para descargar los barcos en lanchones de carga y para suministro de agua y carbón a los vapores.

La Oficina de Faros de la Isla está en la actualidad construyendo un muelle en la Puntilla del Arsenal para reemplazar los dos antiguos de madera. Será fabricado de pilotes de concreto, igual al sistema del muelle No. 6, y costará toda la obra unos \$65,000. Estará destinado al atraque de los buques de boyas y faros del Gobierno Federal.

Todo el muelle del malecón y los otros seis de propiedad particular tienen conexiones con

el Ferrocarril, entrando los vagones en los tinguados, para cargar y descargar directamente.

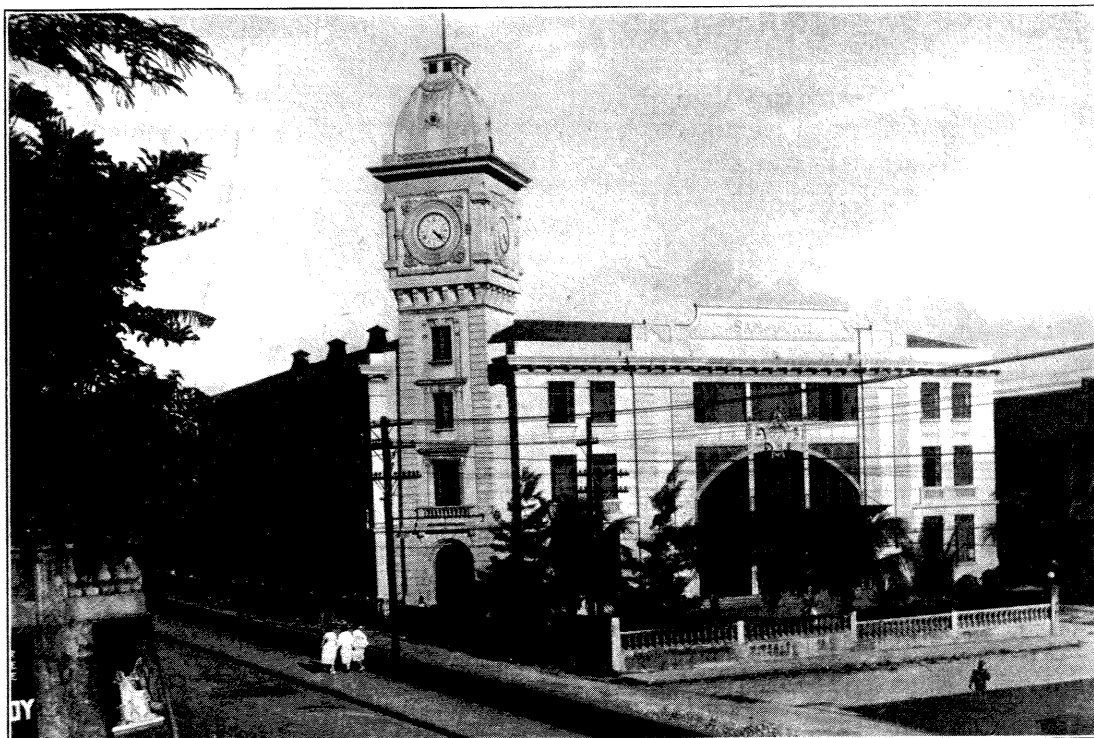
Hay pendientes ante la Comisión de Servicio Público una petición de franquicia para explotar la "Isla Grande", estableciendo un dique de 10,000 toneladas, otro de 5,000, dos varaderos mecánicos, talleres de reparación y casas para obreros, por un sindicato dirigido por el Sr. Félix Benítez Rexach, progresista y emprendedor, que ha demostrado indiscutible capacidad en la construcción y administración de varias obras de carreteras y puentes, malecón del Gobierno Insular, muelle No. 6, de su propiedad, y otras muchas de interés general.

En 1912 el Congreso de los Estados Unidos apropió \$750,000, para obras de dragado y relleno, por gestión de los Sres. Sánchez Morales, de Diego y Todd, y en los sucesivos presupuestos se han asignado cantidades importantes, ascendiendo a \$300,000 la del presupuesto de 1923 a 1924 y a \$200,000 la del presente año de 1922 a 23.

Frente al malecón se dragó hasta la profundidad de 24 pies y actualmente se está cavando el fondo hasta 30 pies en todo el fondeadero del muelle No. 6 y del de San Antonio. Un millón ochenta y tres mil yardas cúbicas se extraerán en el trabajo de dragado que se está

efectuando frente a los muelles de este Caño y el de San Antonio.

El puerto de San Juan va desarrollándose, pues, para hacer frente al tráfico mercantil, que ha traído la nueva soberanía americana y el Canal de Panamá.



ESTACIÓN DEL FERROCARRIL, SAN JUAN.—TERMINAL STATION, PORTO RICO AMERICAN RAILWAY.

El Servicio Postal en Puerto Rico

Por William R. Ryan,

Veterano de la Guerra Hispano-Americana. Inspector del Servicio Postal de Estados Unidos.

Implantación del sistema de servicio americano. En ninguna otra cosa se hace tan evidente el progreso hecho por Puerto Rico bajo la administración americana como en el servicio postal. La comisión del servicio postal fué una de las primeras en funcionar al hacerse cargo los Estados Unidos de la Isla. Dicha comisión estaba formada por expertos que implantaron un nuevo sistema en forma similar al de los Estados Unidos, encomendándose el servicio a un departamento organizado para este fin: el Departamento de Correos. La comisión designó sitios para las

oficinas postales, nombró administradores y empleados, estableció rutas postales y aplicó las leyes y regulaciones vigentes en los Estados Unidos con las modificaciones exigidas por las condiciones entonces existentes. En muy poco tiempo quedó organizado el servicio.

No hay otro servicio público que interese a tantos individuos y del cual se demande tan alto grado de eficiencia; ni hay tampoco otro cuyo perfecto funcionamiento dependa tanto de la cooperación del público que con él se beneficia. En el caso de Puerto Rico la eficiencia aumentó de año en año a medida

que las gentes se adaptaban al cambio de condiciones y se percataban de que lo que se perseguía era servirles imparcialmente. Los varios ramos del servicio fueron eventualmente absorbidos por la oficina que tenía a su cargo el mismo ramo en el continente, y el Departamento de Correos quedó disuelto.

Tarifas vigentes. El servicio postal de Puerto Rico es ahora parte del servicio postal de los Estados Unidos, debiendo los jefes de las varias divisiones informar directamente a Washington. En la actualidad cada oficial y cada empleado del establecimiento postal en Puerto Rico es un natural de Puerto Rico, con excepción del Inspector y el Chief Clerk, Railway Mail Service, que son americanos del continente, cuya práctica ha sido adquirida en los Estados Unidos continentales.

No es raro que los que visitan a Puerto Rico se muestren sorprendidos de que se franqueen cartas aquí para el continente con sólo sellos de dos centavos y paquetes según la tarifa del interior del continente. Es error común de casas de comercio e individuos de los Estados Unidos franquear cartas para Puerto Rico según la tarifa extranjera de cinco centavos por onza, o fijar declaraciones de aduana sobre paquetes consignados a esta Isla.

Comunicación con Estados Unidos. Es un error común también en los Estados Unidos olvidar que estamos a mil cuatrocientas millas náuticas de Nueva York, que los barcos encargados de transportar el correo entre el continente y Puerto Rico requieren lo menos cuatro días para el viaje lo mismo a la ida que a la vuelta, y que este servicio no es diario. Tenemos servicio regular con los Estados una vez por semana. El vapor deja el muelle No. 35 en Brooklyn, a las doce del día, el sábado. Uno de los tres vapores en este servicio llega a San Juan temprano, el miércoles por la mañana, y sale de regreso el jueves, a mediodía de la siguiente semana. Los otros dos vapores llegan a San Juan el jueves y salen en viaje de regreso a las 5 p. m. del miércoles de la siguiente semana. Con frecuencia se despacha correo en San Juan para Nueva York u otro puerto del este, el sábado; pero este servicio no es regular y los barcos empleados son lentos.

Una carta de Puerto Rico, enviada de Chicago, por ejemplo, debe ser puesta en el buzón el viernes a tiempo de que pueda coger el tren de la mañana para Nueva York, si se quiere que alcance el vapor que semanalmente sale el sábado a mediodía de Nueva York; y si enviada de Nueva York, deberá estar en el correo a las 10 a. m. el sábado. Ordinariamente llegará a San Juan el jueves y debe recordarse que el correo de regreso deja a San Juan a las 5 p. m., miércoles, por regla general. La contestación de tal carta no puede, por tanto, llegar a Nueva York hasta el lunes de la tercera semana siguiente a la del envío. Se verá por todo esto que un encargo hecho en una carta procedente de los Estados Unidos, a un sujeto residente en Puerto Rico, esperando que sea atendido en cinco, en diez y aún en veinte días, es un encargo de imposible cumplimiento, a menos que la carta coja el vapor rápido y todavía así, la repuesta, a una carta puesta en el correo en Nueva York el sábado por la mañana, no puede ser recibida en menos de nueve días.

Servicio interior. El servicio interior de la Isla es dos veces diario. Las cartas echadas al correo en San Juan, por la mañana o por la tarde, llegan a Mayagüez a las ocho horas y a Ponce a las diez horas y vice versa. Tenemos 92 administraciones de correos, 6 estaciones postales, 1 administración en el ferrocarril y 29 rutas, con unos 350 empleados.

Volumen de correspondencia. El correo que entra y sale de San Juan, — el principal puerto de la Isla, — asciende aproximadamente a unos 260,000 sacos al año. Gran parte de este volumen consiste en mercancía de los Estados y seguirá creciendo este volumen rápidamente según vaya el comercio del continente dándose cuenta del mercado que existe aquí para sus artículos.

Gastos y entradas. En cuanto al costo del servicio postal de Puerto Rico y a sus ingresos no hay datos obtenibles al escribirse estas líneas, pero es probable que ambas partidas sean aproximadamente iguales. No parece que los ingresos excedan al costo, aun en estos tiempos, y si así fuere se necesitarán muchos años para extinguir el déficit que hubo por exceso de egresos sobre ingresos, al reorgani-

zarse este servicio de acuerdo con los métodos americanos.

Eficiencia del servicio postal. Nuestro servicio postal está conducido bajo la misma dirección general y exactamente según los mismos principios que el servicio de Nueva York o California y puede compararse favorable-

mente con el de cualquier Estado de la Unión. Esto es más notable cuando hay que tener en cuenta que los empleados de aquí deben saber español e inglés, viniendo todo a ser una amplia refutación del ya gastado concepto de que el esfuerzo mental es imposible en los trópicos.

Servicio de Telégrafos, Teléfonos y Cables

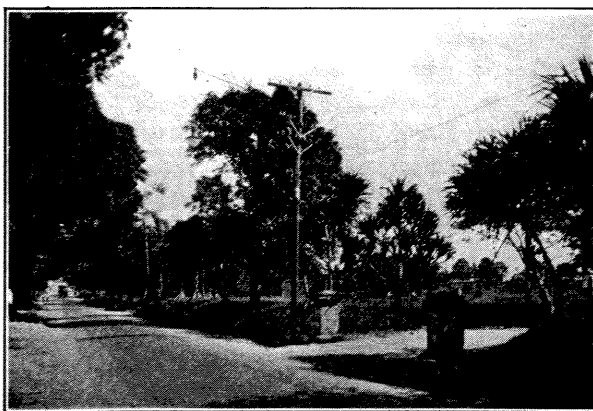
Por Manuel Rodríguez Braschi,

Superintendente del Telégrafo Insular.

SISTEMA TELEGRAFICO

Primeras líneas telegráficas: Puerto Rico puede envanecerse de haber tenido de huésped al inventor del telégrafo eléctrico, Samuel F. B. Morse, quien hizo algunos de sus primeros ensayos en el pueblo de Arroyo. La primera línea telegráfica, de más de tres millas de largo, fué puesta por Morse, para su uso privado, el año 1849, entre el pueblo de Arroyo y la hacienda "La Enriqueta". La línea fué abandonada después de estar en uso varios años.

La idea de establecer comunicaciones telegráficas entre todas las poblaciones de la Isla fué concebida por el Gobierno Español en 1864, y aunque varios planes de instalación fueron aprobados en los años de 1864 y 1866,



HATO REY, RÍO PIEDRAS.—A BEAUTIFUL, SHADED HIGHWAY.

ninguno fué puesto en práctica hasta 1869, cuando se construyó la primera línea entre San Juan y Arecibo, de unos 95 kilómetros de largo. A la construcción de esta línea siguie-

ron otras de conformidad con el plan general aprobado, hasta 1870, en que quedaron todas terminadas.

En el año 1886, por Real Decreto de la Corona, de fecha 29 de julio 1884, fué autorizada la fusión de los sistemas postal y telegráfico, y desde entonces, ambos servicios fueron dirigidos como uno solo bajo la denominación de "Departamento de Comunicaciones".

Líneas en operación en 1898: En 1898, cuando la ocupación americana, el sistema telegráfico de Puerto Rico se extendía por casi todas las poblaciones de la Isla, enlazando cuarenta y una estaciones. La extensión de las varias líneas era de 1240.5 kilómetros. La Isla estaba por entonces dividida en cuatro distritos telegráficos, de la manera siguiente:

Distrito de San Juan: con oficinas establecidas en la Fortaleza, el Semáforo, el Lazareto, Río Piedras, Caguas, Bayamón, Vega Baja, Manatí, Ciales, Arecibo y Utuado.

Distrito de Ponce: con estaciones en Ponce, Playa de Ponce, Juana Díaz, Coamo, Aibonito, Cayey, Guayama, Salinas, Santa Isabel, Adjuntas y Guayanilla.

Distrito de Mayaguez: con estaciones en Mayaguez, Playa de Mayaguez, Añasco, Aguadilla, Camuy, Lares, San Sebastián, Cabo Rojo, San Germán y Yauco.

Distrito de Humacao: con estaciones en Humacao, Naguabo, Fajardo, Juncos, San Lorenzo, Yabucoa, Maunabo y Arroyo.

Cada distrito dependía del jefe de la oficina principal. El Director de Comunicaciones, con

oficina general en San Juan, era el jefe de todo el servicio.

La tarifa de las comunicaciones era la siguiente: 20 centavos por un telegrama comercial ordinario de quince palabras o menos, y un centavo extra por cada palabra adicional. Cuando el telegrama era de carácter urgente, y el comunicante pedía la inmediata transmisión, se le exigía pagar tres veces el precio ordinario.

En el caso de mensajes múltiples se cargaba el precio ordinario por el primer mensaje y diez centavos extra por cada telegrama adicional. Los telegramas de la prensa tenían un descuento de un cincuenta por ciento sobre los precios ordinarios.

Durante el último año del Gobierno Español en Puerto Rico había 41 oficinas de telégrafos y el producto total del servicio montó a \$102,-063.29.

El servicio telegráfico bajo el gobierno Militar Americano: Cuando el ejército se hizo cargo de la Isla en 1898, el "Cuerpo de Señales" se encargó del sistema telegráfico y lo organizó bajo el Gobierno Militar.

En agosto de 1899 un terrible ciclón abatió a la Isla, y, como consecuencia, quedaron destruidas todas las líneas telegráficas.

El "Cuerpo de Señales" emprendió inmediatamente la reconstrucción de algunas de las más importantes líneas, y dos meses más tarde nueve líneas quedaban establecidas.

En febrero de 1901 el sistema telegráfico pasó a manos del Gobierno Insular, y de conformidad con una orden del Departamento de Guerra, fué puesto bajo la administración del Departamento del Interior. El Negociado de Telégrafo Insular fué establecido bajo la dirección de un superintendente. El sistema estaba valorado en \$44,000. Ahora lo está en \$160,000.00.

Cuando fué hecho el traspaso había solamente ocho líneas telegráficas en operación con 614 kilómetros de alambre, de la manera siguiente: una línea de dos alambres de San Juan a Ponce, extendida a lo largo de la Carretera Central; una de San Juan a Ponce vía Mayaguez; una de San Juan a Ponce vía Fajardo y Humacao; una de Ponce a Adjuntas;

una de Manatí a Ciales; una de Aibonito a Barros; una de Mayaguez a Las Marias y una de Aguadilla a Lares. Estas líneas unían diez oficinas telegráficas en las siguientes poblaciones: Aibonito, Central Aguirre, Caguas, Cayey, Fajardo, Ponce, Humacao, Playa de Mayaguez, Playa de Ponce, y San Juan.

El volumen de las operaciones del sistema telegráfico de la Isla en el año 1900, último del Gobierno Militar, fué el siguiente:

Mensajes Comerciales, 65,283; con un valor de \$18,845.79. Mensajes Gratis, 49,669; con un valor de \$27,217.83. Total Mensajes, 114,952; con un valor de \$46,063.62. Los gastos fueron \$70,238.93; exceso de costo sobre entradas, \$24,175.31.

En aquellos días los siguientes oficiales y empleados del Gobierno Insular podían usar gratuitamente el telégrafo: los oficiales de la Marina y el Ejército, de los Estados Unidos, que estaban en Puerto Rico; el Gobernador de Puerto Rico; el Attorney General; el Auditor, el Tesorero y los empleados y agentes del Departamento de Tesorería; el Comisionado del Interior y los empleados de obras públicas; el Comisionado de Educación; La Junta Superior de Sanidad y sus empleados; los Jueces de la Corte Suprema; los Jueces y Fiscales de las Cortes de Distrito; la Policía Insular; los Directores de Prisiones; el Departamento de Correos; las Cortes de Distrito de los Estados Unidos; los Jueces de Policía; los Superintendentes de Elecciones; y los miembros de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico.

El servicio telegráfico bajo el Gobierno Insular: Desde que el Telégrafo Insular se ha encargado del sistema telegráfico, ha sido éste extendido a casi todas las poblaciones de la Isla y se han construido muchas nuevas líneas. Existen ahora 20 líneas telegráficas con 1471.30 kilómetros de alambre y 55 oficinas telegráficas. En las 22 poblaciones restantes, la Porto Rico Telephone Company hace el servicio telegráfico para el Gobierno Insular.

Las operaciones del Telégrafo Insular durante un año montan aproximadamente:

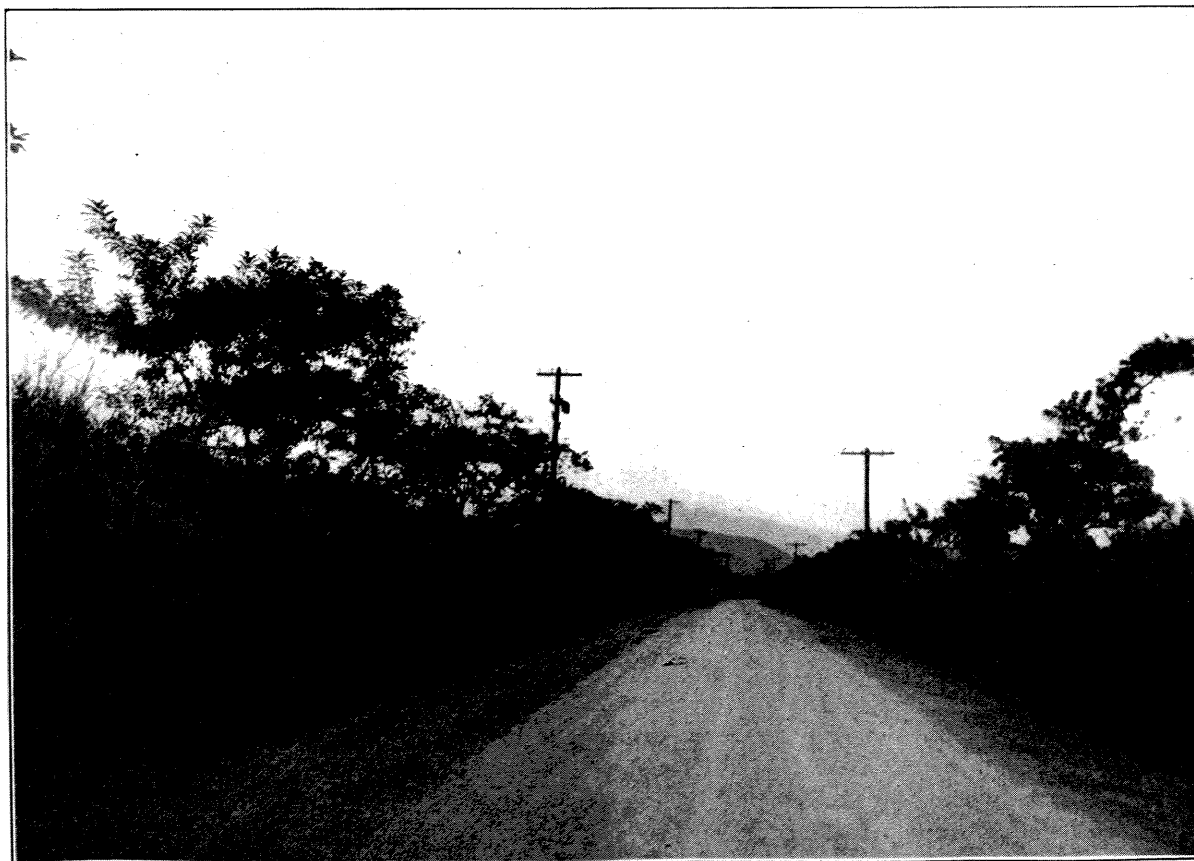
Mensajes Comerciales...	300,000	\$130,000.00
Mensajes Gratis	20,000	24,000.00
		<hr/>
Total	320,000	\$154,000.00

Tarifas: La tarifa actual es la siguiente: Treinta centavos por un telegrama comercial ordinario de diez palabras o menos y dos centavos por cada palabra adicional. Por telegramas múltiples quince centavos por un mensaje de diez palabras o menos y un centavo por cada palabra adicional. Por cartas-telegramas expedidas de noche, treinta centavos por un mensaje de cincuenta palabras o menos y un centavo extra por cada palabra adicional. Por mensajes del Gobierno, trece centavos por las primeras diez palabras y uno por cada palabra adicional. Por mensajes de la prensa, diez centavos por las primeras diez palabras y uno por cada palabra adicional.

Sólo se da servicio gratis al Gobernador de Puerto Rico; a los miembros de la Asamblea Legislativa, cuando se trate de asuntos oficiales o asuntos de interés público y a los oficiales del Ejército y Marina de los Estados Unidos.

La siguiente tabla muestra el progreso del Telégrafo Insular de 1903 a 1919:—

Año	No. de toda clase de telegramas.	Valor de toda clase de telegramas.
1903-4	287,386	49,114.07
1904-5	303,287	68,394.78
1905-6	310,439	63,278.07
1906-7	208,802	63,741.65
1907-8	216,489	57,498.21
1909-10	241,846	68,820.64
1910-11	227,683	77,148.84
1911-12	233,983	90,422.93
1912-13	255,060	94,994.67
1913-14	225,240	85,676.75
1914-15	196,064	83,429.86
1915-16	207,521	76,312.61
1916-17	189,575	93,972.45
1917-18	252,920	113,172.96
1918-19	269,660	126,283.14



CARRETERA DE CAGUAS A SAN LORENZO.—RAPID SERVICE BY ROAD AND WIRE.

SERVICIO CABLEGRAFICO

Compañías de cables establecidas en la Isla: Puerto Rico tiene hoy más facilidades y conexiones cablegráficas que ninguna otra isla de las Antillas; al presente hay tres compañías cablegráficas operando en la Isla: La West India and Panama Telegraph Cable Co. con oficinas en San Juan y Playa Ponce; la All America Cable Co. con oficinas en San Juan y Playa Ponce, y la Compagnie Française des Cables Télégraphiques, con oficinas en San Juan y Playa Mayagüez. Estas tres conexiones aseguran, pues, un servicio rápido y eficiente con todos los países americanos y demás partes del mundo.

Progreso hecho en los últimos diez años: Es digno de mención particular el progreso realizado en ese respecto durante los últimos diez años. Al comenzar la Ocupación Americana en 1898, había solamente una compañía cablegráfica operando en la Isla, la West India and Panama Telegraph Cable Company, que existía desde 1870, con dos cables en la Isla: uno de San Thomas a San Juan, y otro de Christiansted, Santa Cruz, a Ponce. Más tarde se estableció la conexión de San Juan con Kingston, Jamaica, y de Kingston con Ponce. Está última fué hecha en 1873. Todas las comunicaciones cablegráficas con los Estados Unidos y el resto del mundo se enviaban entonces vía Jamaica.

De esta manera, la West India & Panama Telegraph Cable Company tuvo el monopolio del cable en Puerto Rico hasta 1913, cuando se dió autorización a la Compagnie Française des Cables Télégraphiques para que se estableciera en Puerto Rico, permitiéndole conectar a San Juan, con la estación que dicha compañía tenía en Haití, con lo que quedaba establecida la comunicación directa entre San Juan y la América del Norte. Más tarde la misma compañía fué autorizada a conectar a Mayagüez con su estación de la ciudad de Santo Domingo, y a Mayagüez con San Juan por medio de una línea telegráfica terrestre y también para que estableciera comunicación directa con la Isla de Curazao, la República de Venezuela y otras partes de la América del Sur.

En el año de 1921, otra compañía, la All

America Cable Co., obtuvo autorización para conectar en Ponce su cable de Guantánamo, Cuba, y unirlo con San Juan por una línea telegráfica terrestre, estableciendo comunicación más directa entre Puerto Rico y las Américas del Norte y Central.

Tarifas cablegráficas: Como consecuencia de la competencia entre las tres compañías mencionadas, las tarifas cablegráficas a todas partes del mundo son relativamente reducidas, comparadas con las que se acostumbraba cuando había sólo una o dos compañías operando en la Isla.

La tarifa para cables dirigidos a Nueva York, por ejemplo, que había sido durante muchos años de setenta y cinco centavos, por palabra, ha sido reducida a cuarenta centavos por palabra.

SERVICIO TELEFONICO

Primeras líneas telefónicas: La idea de establecer el teléfono en Puerto Rico data del año 1871. Un Real Decreto de la Corona de España, de fecha 12 de mayo de 1888, proveía el establecimiento de líneas telefónicas del Gobierno. En 1890 se tomaron medidas para conceder franquicias a compañías o individuos para establecer líneas telefónicas dentro de distritos municipales para servicio público, pero limitando el radio a diez kilómetros de la Oficina Central.

El primer sistema telefónico se estableció en Puerto Rico en 1894 para uso estrictamente oficial, y la Oficina Central estaba instalada en la oficina del Gobernador General. Este sistema constaba solamente de diez líneas conectando los puestos militares y las oficinas del Gobierno. Más tarde, el mismo año, se establecieron dos líneas oficiales en Ponce, para uso del Departamento de Bomberos, y una línea pública de San Juan al barrio Santurce.

De acuerdo con el Decreto de 1890, las siguientes concesiones fueron hechas, en el año 1897, para servicio telefónico público: a Rafael Fabián y a Antonio Ahumada, para San Juan; a Alfredo B. Casals, para Ponce, (esta concesión fué transferida poco después de concedida a la "Compañía Anónima de Redes Telefónicas") y a Rafael Fabián para Mayagüez. Todas esas concesiones expiraban en

1917, pasando a ser propiedad del Gobierno de Puerto Rico sin remuneración.

Sistemas en operación en 1898: De manera que en la época de la ocupación americana en 1898, había teléfonos para servicio local solamente en San Juan, Ponce y Mayagüez. No se hicieron cambios en el servicio telefónico durante el Gobierno Militar, pero tan pronto como se estableció el Gobierno Civil, varias personas pensaron en establecer un servicio telefónico a larga distancia, que conectase las varias plantas locales que estaban en operación.

Franquicias concedidas desde 1901: La primera franquicia concedida con este propósito fué en el año 1901, a Pedro Juan Rosaly, autorizándolo establecer un servicio local y a larga distancia en toda la Isla, pero no fué aprobada por el Presidente de los Estados Unidos. Otra franquicia fué concedida en 1902 a Benjamín H. Horton, con el mismo propósito que la obtenida por Pedro Juan Rosaly, la cual fué transferida a la Porto Rico General Telephone Company, pero fué revocada por no haberse hecho trabajo alguno. Más tarde, en 1905 y 1906, otras franquicias fueron concedidas a Pedro Juan Rosaly y a Sosthenes Behn para establecer un servicio telefónico a larga distancia entre Arroyo y Hormigueros, y poblaciones intermedias del lado sur, y entre Carolina y Hormigueros en el lado norte, respectivamente.

Compañías telefónicas y primera línea telefónica del Gobierno Insular: Al mismo tiempo dos compañías telefónicas se organizaban, la South Porto Rico Telephone Co. y la Porto Rico General Telephone Co., las cuales obtuvieron las franquicias mencionadas y otras concedidas previamente a varios individuos.

Por entonces, también el Gobierno Insular decidió establecer sistema telefónico local y de larga distancia entre San Juan y Ponce y otros pueblos del centro de la Isla, y en el año 1907 la primera línea telefónica del Telégrafo Insular fué terminada entre esas dos ciudades y la primera planta local construída en Caguas.

Organización de la Porto Rico Telephone Co.: Varias años después, en 1914, la Porto Rico Telephone Co. fué organizada. Esta compañía adquirió todas las propiedades y

derechos de las otras dos compañías, estableció en la Isla un servicio uniforme y extendió sus líneas a todos los pueblos de la Isla con excepción de los que estaban bajo el control del Gobierno Insular.

En sus comienzos, hacia 1914, la Porto Rico Telephone Co. tenía 1716 suscriptores de los cuales 750 estaban en San Juan y 438 en Santurce; pero de aquella fecha a 1917 el crecimiento de la nueva compañía telefónica fué muy rápido, desarrollándose lo mismo que las otras industrias de la Isla. Durante los años 1917, 1918 y 1919 a causa de la guerra con su escasez de personal y materiales su crecimiento fué seriamente entorpecido.

Desarrollo de la Porto Rico Telephone Company: Sin embargo, desde 1919, la compañía ha aumentado su planta y sus suscriptores y Puerto Rico cuenta hoy con un servicio telefónico como no lo tiene ningún otro país hispano-americano de su tamaño. La siguiente tabla presenta el aumento, desde 1916, en número de teléfonos, que la compañía tiene en activo servicio:

Porto Rico Telephone Company (sin incluir el sistema telegráfico insular):

Diciembre 1916—	Número de teléfonos	5018
“ 1917—	“ “ “	5380
“ 1918—	“ “ “	5386
“ 1919—	“ “ “	6594
“ 1920—	“ “ “	7415
“ 1921—	“ “ “	8542
Julio 1922—	“ “ “	9174

Al presente, el número de telefonemas transmitidos diariamente por el sistema de la compañía pasa de 60,000, lo cual representa aproximadamente siete llamadas por cada teléfono. Este promedio es alto comparado con el uso que se hace del teléfono en los Estados Unidos y revela el hecho de que el pueblo de Puerto Rico hace un gran uso del teléfono. La compañía registra aproximadamente 1400 llamadas diarias, a larga distancia, o sean 600,000 llamadas al año. Tiene en la Isla setenta oficinas en adición a ocho estaciones de portazgo. Tiene además 26 estaciones telefónicas privadas conectadas con el sistema y provee comunicación con 40 centrales azucareras. La compañía ha usado aproximadamente 21,000 postes en su sistema y tiene más de 5,000 millas de

alambre en uso. En San Juan y Santurce la compañía tiene en la actualidad 4,600 suscriptores, lo que equivale a un teléfono por cada 16 personas residentes en esos centros. Esta proporción es mayor que la de cualquier ciudad de la América Latina, siendo mayor que la de la Habana que es la próxima mayor. El desarrollo en algunas de las mayores ciudades, según los informes del Departamento de Estadística, de la American Telephone and Telegraph Co. es el siguiente:

	Por ciento de saturación
San Juan, Puerto Rico	6.16%
Habana, Cuba	5.90%
Caracas, Venezuela	3.08%
Ciudad de Méjico, Méjico	3.07%
Montevideo	3.04%
Buenos Aires	3.03%
Rio de Janeiro	2.04%

Líneas del Gobierno Insular: El Gobierno Insular tiene el manejo del servicio telefónico en las siguientes poblaciones: Caguas, Cayey, Aibonito, Cidra, San Lorenzo, Aguas Buenas, Gurabo, Juncos, Las Piedras, Guaynabo, Corozal y Loíza Aldea. El número total de suscriptores es 505 y se registran anualmente unas 75,000 llamadas a larga distancia. Por una cláusula de la franquicia de la compañía

sus líneas a larga distancia conectan con las del Gobierno en varios sitios donde se encuentran ambos servicios.

Puerto Rico tiene hoy un servicio telefónico de primera clase y enteramente al día en cuanto a perfección. Casi todas las poblaciones de la Isla tienen su planta telefónica y todas están conectadas con la capital por excelentes líneas.

Servicio inalámbrico:* Hace algunos años la corporación azucarera South Porto Rico Sugar Co. instaló una estación inalámbrica en su central azucarera de Ensenada, Puerto Rico, con el sólo propósito de comunicarse con la Romana, Santo Domingo. Más tarde, esta estación fué abierta al público para comunicaciones con Santo Domingo, Haití, Venezuela, San Martín y otros sitios.

Al presente, el Gobierno Insular está instalando dos estaciones pequeñas, una en la Ceiba y otra en Vieques, para comunicaciones entre estos dos sitios, los barcos que navegan cerca y las islas vecinas.

El uso del telégrafo inalámbrico está creciendo rápidamente en Puerto Rico y pronto tendremos otras estaciones particulares que nos comuniquen con el resto del mundo.

* Las Estaciones Inalámbricas Federales se tratan en artículo aparte.

Servicio de Comunicación Naval de los Estados Unidos

Por Lieut. Carl Townsend Hull, U. S. N.
y Francis W. Hoadley,

Editor de la Sección Inglesa de "El Libro de Puerto Rico".

El Teniente Hull fué enviado en Julio 2, 1909 por el Estado de Nueva York a la Academia de la Armada de los Estados Unidos en Annapolis, graduándose con la clase de 1913 y habiendo sido Comandante del submarino S-1 durante la Guerra Mundial.

Como toda empresa completamente desarrollada, el Servicio Naval de Radio de los Estados Unidos en Puerto Rico tuvo un pequeño y modesto comienzo; pero tal fué su valor que se desarrolló rápidamente, hasta que ha llegado a ser en la actualidad una de las estaciones más modernas de la Armada y una de las mayores del mundo, capaz de comunicarse con estaciones en Norte América, Europa y Asia, así

como también con los barcos de los Estados Unidos, dentro de un radio de cuatro mil millas.

La primera instalación de radio en la Isla: En diciembre de 1903, el Contraalmirante Dunlap ordenó que un transmisor de radio de tres kilovatios fuera instalado sobre un alto farallón cerca de la ciudad de San Juan, para comunicarse con una estación similar en la Isla de Culebra y con vapores en alta mar. Esta fué

la primera instalación inalámbrica de la Isla y usó el antiguo indicador enlazante, estando los mensajes indicados sobre una cintilla.

El lector debiera notar la palabra "antiguo," usada anteriormente, y pensar luego en que ha sido tal el rápido desarrollo en el moderno arte de enviar mensajes sin alambres que, lo que es nuevo hoy, es posible que sea viejo mañana, pues la técnica radiográfica se va perfeccionando de día en día por las invenciones de hombres expertos y los afortunados aciertos de perspicaces aficionados del radio, a quienes se debe muchas de las más valiosas mejoras.

N A U: Hoy, como durante los últimos nueve años, la llamada a la Estación naval de Radio en San Juan es N A U; llamada que se ha alterado desde los primeros días, pues primitivamente las llamadas de casi todas las estaciones de radio tenían más de dos letras, como lo hacían las oficinas telegráficas de tierra, y al principio cuando se deseaba la estación de San Juan, cruzaba el aire la llamada "S A." Actualmente la llamada es N A U, ya que todas las llamadas de radio consisten de tres o cuatro letras, o una cifra y dos letras, siendo esta última aquella que se asigna a las casi innumerables estaciones de aficionados.

Progreso rápido: Dos meses después de instalada la primera estación, en febrero de 1904, el departamento naval decidió instalar en San Juan un aparato de mayor potencia, levantando a ese propósito tres mástiles de 210 pies de altura cada uno e instalando un aparato de radio "De Forrest," de treinticinco kilovatios. Estos mástiles soportaban la antena en la forma de tres o cuatro letras, o una cifra y dos letras, de trescientos pies de largo.

Instalación de una planta de fuerza: Mientras se instalaba este aparato se procuraba fuerza de la compañía de luz eléctrica, pero se observó que cada vez que se le imprimía movimiento, causaba a dicha compañía tantos trastornos debido a oleadas de voltaje en sus líneas, que la Armada decidió construir su propia planta; de modo que en Diciembre de 1905, el aparato de San Juan funcionaba por fuerza propia con resultados satisfactorios.

Radio de acción de este aparato: El aparato anterior podía comunicarse con Guantánamo, (SI), Colón (SL) y Cayo Hueso, Florida (RD),

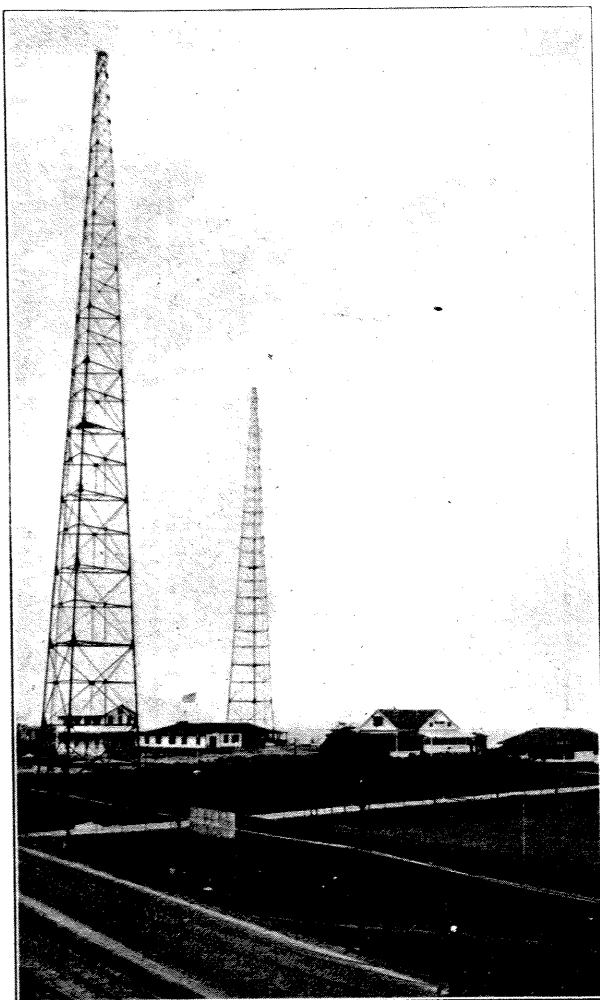
y como una prueba de lo que ha progresado la inalámbrica desde entonces, el aficionado ambicioso de hoy que no logra comunicarse a distancias más largas que estas no se considerará dueño de una gran estación.

Torres de acero suplantán a los mástiles: En 1913 el tío Samuel decidió mejorar sus oídos instalando un moderno transmisor Federal de 30 kilovatios, que fué seguido de la construcción de las dos torres de acero de 300 pies, levantadas en lugar de los tres mástiles de 210 pies erigidos anteriormente.

Mejoras en el servicio de trasmisión y recibo: El transmisor arriba mencionado dió resultados espléndidos y gracias a él y a las nuevas torres se estableció comunicación con Guantánamo, Cuba y Charlestown, South Carolina, U. S. A., así como también con barcos de la Armada en alta mar. Sin embargo, casi en el transcurso de un año el aparato circular de 30 kilovatios se hizo anticuado, pues que los aparatos inalámbricos envejecen rápidamente en esta era de constantes mejoras, de modo que la Armada modificó ventajosamente dicho aparato. No obstante, como el Departamento había formulado planes para trasladar todos los aparatos transmisores a las Estación Naval de Radio en Cayey, P. R., no se tomaron las medidas para alterar o cambiar el aparato de 30 kilovatios.

La estación de San Juan, para recibir solamente: Como complemento, la estación de San Juan ha venido usando por algunos años un transmisor de chispa de la Armada, de 5 kilovatios, que ha rendido maravilloso servicio, habiéndose conseguido buena comunicación por su conducto con la ciudad de Santo Domingo, -R.D., Port-au-Prince, Haití y la isla de San Martín, mientras que los barcos de la Armada y mercantes a sólo unas pocas horas de Nueva York hallan poca dificultad en transmitir sus mensajes directamente a la Estación Naval de Radio de San Juan. Actualmente, sin embargo, dicha estación se usa solamente como de recibo.

El objeto primordial de la estación de San Juan: En la estación de San Juan expertos operadores especializados en este trabajo y por la experiencia de muchos años, hacen la guardia de día y de noche en mesillas indivi-



ESTACIÓN NAVAL DE TELEGRAFÍA INALÁMBRICA, U. S. A.
N A U OFFICE, TOWERS AND QUARTERS, U. S. N. WIRELESS
STATION, SAN JUAN.

duales de recibo; siendo el objeto principal de la estación prestar al Comandante en Jefe de la flota de los Estados Unidos, a la Marina y otros departamentos del gobierno un eficiente y rápido servicio.

Personal y edificios de la estación de San Juan: El personal de dicha estación central de distrito y el Cuartel General del Superintendente de Comunicaciones del distrito, lo forman actualmente cuatro oficiales y treinta y un hombres enlistados. Los oficiales actualmente destacados aquí son: el teniente C. T. Hull, Superintendente de Comunicación de Distrito; el teniente D. T. Hunter, U. S. N., Médico Insignia; H. A. Rigby, pagador y artillero, y W. H. Rechtsick, oficial encargado de la Esta-

ción. Un edificio de concreto de dos pisos se usa para el trabajo del radio, y además de contener los aparatos, suministra oficinas para los oficiales y operadores. Así mismo está aquí establecido un botiquín con drogas, medicinas, vendajes, etc., con un farmacéutico graduado y uno alistado bajo las órdenes del Médico de Marina.

Otros edificios se utilizan como residencia del superintendente de comunicación de distrito, del oficial a cargo de la Estación, de dos operadores casados y para alojamiento de solteros. La estación está espléndidamente situada hacia el lado del mar de la Carretera Central, bella y espaciosa avenida que conduce fuera de la vieja sección de la ciudad, y sobre la cual pasan el tranvía, los automóviles y otros vehículos hasta llegar a la isla principal partiendo del islote sobre el cual está asentado San Juan. Por esta carretera se llega a la estación radiográfica de los Estados Unidos instalada en Cayey.

Estación radiográfica en Cayey: Esta estación se halla en el interior de la Isla, cerca del pueblo de Cayey, que está a unos 61 kilómetros de San Juan y a una altura considerablemente mayor que la de esta ciudad.

Dicha estación no hace servicio de recibo pues este trabajo lo hace la estación de San Juan exclusivamente. La estación radiográfica de Cayey tiene a mano todo el equipo transmisor, pues hay instaladas en ella tres máquinas de combustión interna y cuatro equipos radiográficos.

Equipo: El equipo de esta estación consiste de un disco transformador de 200 kilovatios, de uno de 30 kilovatios, otro de 2 kilovatios, y de un transmisor de chispa de 5 kilovatios. La planta de la estación suministra la energía usada. Anteriormente esta fuerza la suplían dos motores Diesel de 150 caballos de fuerza, pero se necesitaba más voltaje, y fué provista con una máquina Fairbanks Morse de seis cilindros, de 300 caballos de fuerza. Este motor tiene 6 cilindros del tipo Y, revolucionando 257 veces por minuto.

Los visitantes a esta planta expresan su asombro por la manera silenciosa con que funciona este motor, sobre uno de cuyos cilindros se puede colocar una peseta de canto

mientras está parado, echarse a andar entonces el motor y nuevamente pararse sin que la moneda haya variado de posición. Interesante y rotunda prueba que demuestra la velocidad y ausencia de vibración de este excelente motor.

Tres torres de 600 piés: La estación tiene tres torres de 600 pies que soportan tres antenas, y su equipo provee un medio de constante y prácticamente inmediato contacto a los diferentes ramos del gobierno de la Isla y con su departamento principal en Washington; ya que no teniendo que usar fuerza de afuera, se encuentra independiente de trastornos en las líneas.

El oído del Tío Samuel en San Juan y su voz en Cayey: Como se ha dicho anteriormente, la estación de Cayey no recibe mensajes. A un barco o estación que llame a San Juan contestan los transmisores de la estación de Cayey. Las verdaderas palabras las envía un operador en San Juan por medio de remotas líneas de control, pues que los operadores de San Juan pueden copiar diferentes estaciones a un tiempo mismo, mientras otro operador realiza la trasmisión.

Personal y edificios: El personal de la estación de Cayey lo componen un oficial y 24 hombres enlistados; el artillero Neil Avery es, al presente, el oficial a cargo de la estación de Cayey.

En esta estación, además del edificio en que se hallan la planta y las oficinas, hay otros para viviendas del oficial encargado de la estación, de tres operadores casados, y otro edificio para solteros.

Tiempo, trastornos y dinero ahorrados: Tal es el servicio de comunicación naval de los Estados Unidos en Puerto Rico, servicio que comprueba claramente el viejo dicho de que "el tiempo cambia todas las cosas"; axioma que es aplicable especialmente al arte de enviar y recibir mensajes inalámbricos a través de miles de millas de tierra o agua, eliminando en esa forma el factor espacio así como una gran cantidad de trastornos y gastos en la construcción de líneas o cables aéreos u oceánicos.

Puerto Rico fué descubierto por Colón después de grandes dificultades, pero gracias al descubrimiento de la inalámbrica, hoy los mensajes del hombre llegan a la Isla prontamente y con insignificantes tropiezos.

"Amateur Radio" en Puerto Rico

Por Luis Rexach Disdier,

Financiero. Dueño de la Estación Radiotelefónica No. 401.

Primeros impulsos. Aunque pequeño en extensión geográfica, Puerto Rico siempre ha estado preparado para adoptar cualquier adelanto moderno y cooperar al desarrollo del mismo.

No hemos sido los primeros en Radio, pero tampoco nos hemos quedado atrás en cuanto a dar impulso a la nueva y asombrosa vía de comunicación que Marconi nos brindara.

En el año 1912 puede decirse que surgió nuestro primer aficionado a la telegrafía inalámbrica en el joven Joaquín Agusty. A pesar de los inconvenientes y tropiezos con que se encontrara en un país donde era único en el ramo, el joven Agusty continuó en sus experimentos e investigaciones y al fin logró ser el primero en establecer en Puerto Rico la

primera estación radiotelegráfica de aficionados, construída a costa de grandes sacrificios y grandes esfuerzos.

Ya para 1920 había nuevos aficionados en la Isla y en 1921 se instaló en Carolina la primera estación radio-telefónica por el Sr. J. Piñero (4KT).

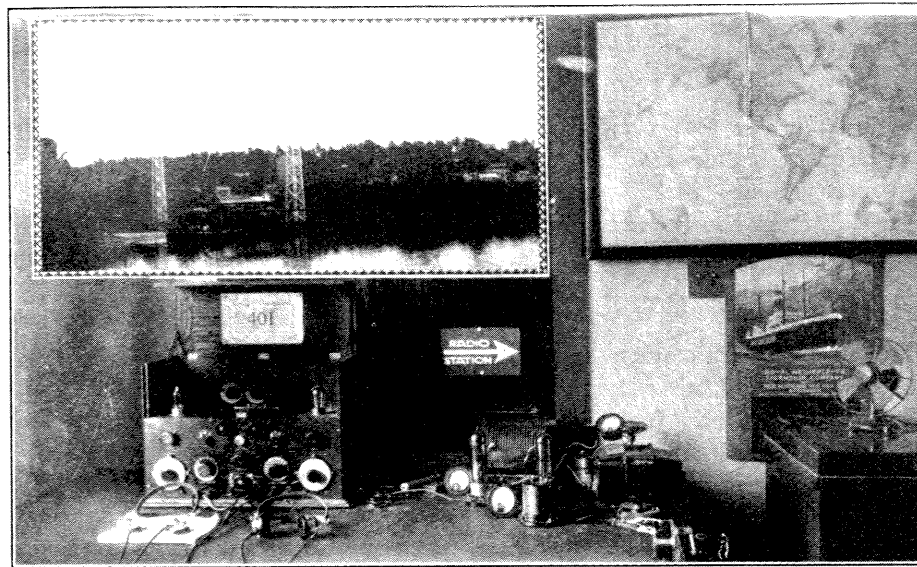
El "Porto Rico Radio Club". En ese año se fundó también el Porto Rico Radio Club, una institución dedicada al desarrollo y fomento de la telegrafía y telefonía inalámbricas en Puerto Rico, que hoy cuenta con más de 350 socios entusiastas. El Porto Rico Radio Club está afiliado a la American Radio Relay League de los Estados Unidos de América, la única institución de su clase dedicada a la transmisión

gratis de mensajes familiares por medio de las distintas estaciones de sus miembros diseminadas por todo el inmenso territorio de Estados Unidos.

En el año 1922 se inauguró la primer estación de aficionados (401) con potencia suficiente para comunicarse directamente con las estaciones de aficionados de los Estados Unidos, y en Sept. 15 de dicho año se logró establecer por primera vez un servicio de relevo

de Inglaterra, cubiendo la inmensa distancia de aproximadamente 5,000 millas que nos separan del continente europeo con sólo una potencia de 100 vatios, usando onda continua y en una amplitud de onda de 200 metros.

Los aficionados puertorriqueños tienen el firme propósito de que sus estaciones lo sean, de relevo para mensajes inalámbricos procedentes de Centro y Sud América, dirigidos al continente norte americano y viceversa. Con



ESTACIÓN RADIO-TELEFÓNICA DEL SR. LUIS REXACH, EN SU RESIDENCIA DE MARTÍN PEÑA.
MR. LUIS REXACH'S AMATEUR RADIO STATION.

(relay) de mensajes inalámbricos entre la Isla y el continente, servicio que ha estado funcionando sin interrupción hasta el presente.

En comunicación con el mundo. Durante los experimentos hechos bajo los auspicios de la American Radio Relay League para cruzar el inmenso Atlántico y llegar a Europa por medio de las estaciones de baja potencia de los aficionados, durante el año 1922, con el fin de ver de establecer comunicación con nuestros hermanos en Europa, la estación 401 de Puerto Rico fué una de las primeras cuyas señales fueron claramente copiadas por los aficionados

este fin, el "Porto Rico Radio Club" está haciendo las diligencias necesarias para ponerse en comunicación con aficionados de Centro y Sud América y conseguir que allí se instalen estaciones transmisoras de bastante potencia para alcanzar a Puerto Rico.

Si logramos nuestro propósito,—y de esto no hay duda alguna—, habremos dado un gran paso de avance para el acercamiento de los países de habla española e inglesa en América y habremos contribuído grandemente al mejor desarrollo de este nuevo y maravilloso sistema de comunicación universal.