

NARRIZ DEL DIABLO





EL CAMINO

Por el Ingeniero señor Enderers,
Jefe de Sección del Departamento de Caminos de Viena.

SUMARIO

- 1º—La construcción de caminos desde la antigüedad hasta la creación del vehículo motorizado.
- 2º—Condiciones necesarias para que los caminos queden aptos para el tráfico de vehículos motorizados, referentes a calzada, perfil longitudinal y transversal; dirección; curvas peligrosas. Procedimientos modernos empleados en la construcción de caminos.
- 3º—Amplitud de los trabajos necesarios de reconstrucción; modo de cubrir los gastos de reconstrucción; Administración de la Dirección de Caminos.
- 4º—El Ferrocarril y el automóvil.

Habiendo aceptado gustoso la honrosa invitación del Directorio de la Sociedad de Ingenieros Alemanes para dar una Conferencia sobre el tema "El Camino" me veo obligado, por limitación del tiempo, a no entrar en demasiados detalles. Tengo que tratar de dar una idea, a grandes rasgos, de los elementos esenciales que caracterizan al estado actual de la técnica caminera y del tráfico, como también al valor económico de los caminos.

La técnica confiere al hombre el dominio sobre la naturaleza, y hace posible la especialización, como también la distribución del trabajo y el intercambio de mercaderías, el que no puede verificarse sin tener vías de comunicación. Estas crean además, relaciones más estrechas entre personas que viven a distancia, y entrelazan sus intereses, alejándose así conflictos que pueden llevar a luchas y guerras.

I—LA HISTORIA DEL CAMINO

El uso más o menos frecuente había dado ciertas comodidades a las trajectorias seguidas por el tráfico durante miles de años, tales como las sendas de los animales donde no se habían efectuado mejoras de ninguna clase.

El único medio de transporte fue, durante mucho tiempo, el animal de carga, hasta la aparición del trineo, que se empleó, por lo menos durante el invierno. (1)

Tarde, seguramente sólo hace algunos miles de años el hombre había avanzado tanto en técnica que fue capaz de inventar el carruaje con ruedas, y esto recién después de haber usado polines o rodillos. El carruaje con ruedas en aquel entonces era de construcción excesivamente tosca y pesada y sólo pudo ser empleado en terrenos favorables, como pasó hasta hace pocos decenios en las estepas del sur de África y en las Praderas de Norte América.

(1) NOTA.—Se señala al trineo como precursor del carro en Egipto, donde las pistas de tierra pisonada eran favorables. (Le Nil et la Civilisation Egyptienne. A Morct. 1926 p. 519, nota) J. M.

Pronto pasó el carro a ser usado con fines religiosos y bélicos. A esto se debió el primer impulso que se dió a la construcción de caminos. Darío construyó caminos artificiales de una frontera a otra del Imperio Persa, cruzándolo de Este a Oeste, en una extensión de miles de kilómetros.

Los griegos construyeron caminos costosos en las cercanías de sus santuarios, para poder desarrollar sus pomposas procesiones en honor de sus dioses. No se puede saber a ciencia cierta, si estos caminos fueron aprovechados desde un principio, por el tráfico comercial. Mi opinión es que no fue así, y creo tener razones para decirlo; se sabe, por lo menos, que aún al principio de la Era Cristiana, fue prohibido traficar con carruajes por las calles de Pompeya. (1)

Esto me hace insistir en la diferencia entre los caminos interurbanos, y las calles. Los primeros, llamados sencillamente caminos, cruzan el campo y están destinados únicamente al tráfico; las calles en cambio tienen como objeto principal el de dejar aberturas (acceso) con fines domiciliarios, mercantiles y administrativos, sirviendo además para el tráfico, especialmente en la zona de empalme con los caminos.

Por esto, son muy distintas las exigencias de las calles y de los caminos, en punto a la alineación, dirección, pendiente y calzada. Es imposible además conservar para el tráfico a través de una ciudad la velocidad tolerable en un camino. Por esto, las calles constituyen un obstáculo difícil para las comunicaciones entre puntos distantes; seguramente se suprimirá de las redes camineras que sirven el tráfico a grandes distancias, el tráfico por las calles, haciendo pasar el trazado de estos caminos por las afueras de las ciudades.

En el presente trabajo se tratará principalmente de los caminos, ya que se ha escogido el aspecto de las vías de comunicación moderna.

CAMINOS

Algunos siglos después de la construcción de los caminos persas y griegos, empieza, en el Imperio Romano, un período de construcción de caminos excelentes según un plan metódico.

Este Estado imponente, ofrece muchos puntos de comparación con las condiciones actuales, entre otras, por la influencia de consideraciones económicas sobre la política en la paz y en la guerra. Por esto, no nos debe extrañar que junto con el soldado iba siempre el comerciante, y que los grandes caminos militares romanos hayan servido a la vez para el comercio. Esta red de caminos militares romanos es el primer ejemplo en la historia, de una red de caminos construídos según un plan metódico.

Aún hoy día puede el turista admirar en Italia la vía Appia, camino construído por Appias, Claudius en el año 312 A. J. C. para comunicar a Roma con Capua. Es imposible dejar de admirar las construcciones romanas de caminos. El sistema empleado en los más importantes tenía como objetivo darles una duración casi eterna. Este queda demostrado en los modelos de restos de caminos militares y romanos descubiertos por las excavaciones, y que se pueden estudiar en el Museo Alemán de Múnich y en el Museo Técnico de Viena. Otro modelo en el Museo Alemán nos muestra que los romanos también construyeron caminos con los medios más sencillos, donde esto se consideró necesario. Este modelo representa el "Pons Longus" que fue construído en el año 5 A. J. C. con troncos, tal como los caminos provisorios que aún se suelen construir con fines militares.

Con la caída del Imperio Romano se perdió también la técnica adqui-

(1) NOTA.—El dispositivo especial que se encuentra en Pompeya de losas altas que cruzan transversalmente la calzada, dejando estrechas separaciones para el escurrimiento de las aguas, lo demuestra. (J.M.)

rída en la construcción de caminos. Durante los siguientes 1500 años, no hay nada que se pueda considerar como técnica.

Recién al principio de la Epoca Moderna se empezaron a efectuar mejoras por acentuarse la necesidad de comunicaciones. Durante el siglo XVIII se acentuó aún más la necesidad de caminos utilizables para el tráfico, lo que determinó un mayor movimiento en la construcción de caminos en Europa.

Se mejoró el sistema de construcción; tenemos que agradecer al escocés McAdam el haber introducido métodos científicos en la técnica de la construcción. Muchos soberanos, como por ejemplo Napoleón I., han hecho construir caminos según un plan científico. Es más que probable que Napoleón, en ésto como en tantas otras cosas, haya tomado como ejemplo al Imperio Romano.

Esta Edad de Oro en la historia del Camino duró hasta 1840. El gran perfeccionamiento que alcanzaron los ferrocarriles, y las ventajas considerables que ofrecía sobre el camino, como la de llevar cargas 20 veces mayores, en cada carruaje, y más de mil veces superiores en un tren que en un coche; el transporte resultó mucho más económico y se ganó mucho en seguridad, regularidad, y principalmente en velocidad. La velocidad del transporte de pasajeros aumentó con el ferrocarril 5 a 10 veces, y la del transporte de carga 10 a 20 veces.

Por esta razón se dió más importancia al ferrocarril; sin embargo es erróneo creer que el ferrocarril llegó a matar el camino. Los defensores del camino temieron al principio que este fuera el término natural, y por esta razón pusieron en todas partes dificultades al desarrollo del ferrocarril. Tendremos presente este hecho; pues ahora ocurre una cosa análoga.

El ferrocarril ha arrebatado al camino únicamente el tráfico a larga distancia, que por lo demás ha sido bastante reducido. En este tiempo no existía el tráfico actual a larga distancia, ni tampoco existían caminos que hubiesen podido hacerse cargo de él. Gerstner al hablar a favor del ferrocarril, hizo presente el medio poderoso que representaba para transportar cereales y víveres con relativa rapidez a regiones agotadas por el hambre, cosa que no habría sido posible con los caminos de aquel entonces.

Lo poco que en realidad ha logrado sustraer el ferrocarril del camino, ha sido devuelto con creces, pues el ferrocarril ha ocasionado un aumento del tráfico general en forma tal que ha sido necesario activar la construcción de caminos de acceso a las estaciones. En todo caso, el ferrocarril ha restado al camino toda importancia como vía de comunicación a larga distancia, y al mismo tiempo ha aumentado su importancia para el tráfico local. Por esta razón se nota en 1840 un aumento considerable en caminos pero todos ellos eran de acceso a estaciones de ferrocarriles o de unión entre distintas vías férreas. Naturalmente había también caminos de comunicación entre pueblos donde no llegaba todavía el ferrocarril.

Actualmente podemos observar cómo se producen cambios radicales en la técnica. Hace más de medio siglo el Dr. Siegfried Marcus de Mecklenburg construyó el primer carruaje que podía moverse sólo, accionado por la fuerza de un motor de combustión. En 1900 fue construído el primer

AUTOMOVIL

utilizable para transportes. Hasta esta fecha se había empleado casi exclusivamente la tracción a sangre, y principalmente el caballo. Por la estructura de su cuerpo presenta límites relativamente estrechos referentes a la velocidad y capacidad de carga. Solamente por poco tiempo puede el caballo cumplir con mayores exigencias en velocidad y carga, sin sufrir daño.

Por el contrario, no existen prácticamente límites para el rendimiento del motor de combustión. De esto se pueden sacar varias conclusiones importantes.

En primer lugar la velocidad puede aumentarse casi hasta el grado que se desee, y en segundo lugar se puede construir el motor para cualquier carga. En ambos casos la capacidad no depende de las particularidades del motor; son circunstancias ajenas a éste las que limitan la capacidad, como el estado de la calzada y de los puentes.

La tracción mecánica tiene también otras ventajas considerables comparada con la tracción animal; un vehículo motorizado no necesita nunca descanso ni alimentación, y bien cuidado está siempre listo para trabajar y tiene una vida relativamente larga.

De este modo resultó un vehículo cuya capacidad de rendimiento excedió considerablemente los límites para los cuales el camino en aquel entonces había sido calculado.

Es muy interesante comparar este desarrollo desde el punto de vista histórico y técnico con el desarrollo del ferrocarril. El primer paso que llevó a la construcción de un ferrocarril fue dado por Reynolds en 1767, al cambiar los rieles de madera, que entonces se usaban en las minas, por rieles de hierro, consiguiendo así una vía más lisa y de resistencia muy superior. Esta mejora considerable en la construcción de la vía, sólo pudo llegar a ser aprovechada completamente al introducirse en lugar de la tracción animal, la tracción a vapor; la vía mejorada obligó a adoptar una nueva fuerza tractora.

Cuando el automóvil se hubo perfeccionado tanto que se pudo emplear con ventajas, su capacidad sobrepasó en mucho a la del camino para el cual se había dispuesto. Por esta razón fueron necesarias

MEJORAS DE LAS CARRETERAS

¿En qué consiste, pues, la diferencia de capacidad entre el automóvil y el camino? Principalmente en el aumento considerable de velocidad y en segundo lugar en el aumento de peso del vehículo. La velocidad aumentada unas 10 a 20 veces, ocasiona efectos dinámicos en el camino muy superiores a los anteriores. La antigua llanta de hierro resultó inservible, pues arruinaba por completo el pavimento, empezaba a patinar por falta de fricción suficiente en pendientes suaves, sin que pudiera resistir el vehículo las sacudidas originadas por esta llanta. Por esto fue necesario proveer a los vehículos de rodamientos elásticos.

Ya hacía tiempo se había puesto en uso la llanta de goma maciza, pero su uso fue abandonado, adoptándose definitivamente el neumático. Este se usó al principio con alta presión, pero últimamente empieza a ser desplazado por el de baja presión, llamado neumático Baloon. Este progreso de los últimos años ha causado una verdadera revolución en la construcción de los ómnibus y camiones de carga pesada. El neumático Baloon permite construir estos vehículos, los que seguramente determinarán un progreso considerable en el desarrollo del camino, aumentando su capacidad y rendimiento sin dañar el pavimento; será posible además, dar a los caminos un uso más económico para el público en general.

El neumático daña el pavimento en una forma no conocida anteriormente, por efecto de la succión; ésta se produce en el momento en que la parte del neumático que está en contacto con el suelo se desprende de él por la rotación de la rueda, llevándose partículas del pavimento y produciéndose con el tiempo partes blandas y aún hoyos.

Un resultado muy desfavorable para la sanidad es el aumento de polvo, ocasionado por el desgaste del pavimento, el que creció considerablemente con el aumento de velocidad de los vehículos.

Todos estos defectos concurren para demostrar las deficiencias

del sistema hasta entonces empleado en la construcción de caminos. Los romanos, habían construido sus caminos principales con pavimento de adoquines, el que se conserva en algunas partes hasta hoy día, como en la Vía Appia. Esta clase de pavimentación se ha usado también en nuestros tiempos, por ejemplo en el camino de París a Fontainebleau, pero su costo resulta excesivo para un uso general.

Para caminos con mucho tráfico se había empleado en general el método de Mac Adam, con algunas modificaciones insignificantes. Este método se basa en la viscosidad del polvo. Más tarde fue necesario buscar otros métodos para dar mayor resistencia al camino y dejar la cubierta tan lisa como sea posible. También se ha tratado de reducir el costo de construcción y de emplear un pavimento que no produzca polvo. Se ha llegado de este modo a emplear en los caminos pavimentos idénticos a los que se empleaban en las calles de las ciudades, es decir, adoquinado, ladrillo, madera, hormigón o asfalto.

A causa de las dificultades técnicas y por la importancia económica de los caminos, fue necesario hacer investigaciones metódicas y científicas, a fin de encontrar los mejores materiales para la construcción de caminos destinados al tráfico moderno. Todos los países cultos toman parte en estas investigaciones. Así por ejemplo, existe en Alemania una comisión para efectuar estudios prácticos y científicos de caminos, formada por diez escuelas técnicas superiores y subordinada a la Sociedad Alemana de Estudios de Caminos para Automóviles.

Simultáneamente con este paso de la teoría de construcción de caminos, (desde las experiencias adquiridas empíricamente, hasta una profunda investigación científica) se empezó a reemplazar hasta donde fue posible el trabajo manual por las maquinarias. Hace treinta años se empleaba apenas escasamente la maquinaria en la construcción de caminos, la que se reducía por aquel entonces a una chancadora y al rodillo para alisar.

Desde entonces se ha aumentado considerablemente la cantidad de

MAQUINAS PARA LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

El movimiento de tierras se efectúa principalmente con máquinas especiales; donde el suelo es duro se emplean perforadoras de aire comprimido.

Los materiales que se emplean en la calzada se mezclan y distribuyen por maquinaria especial. El hormigón y el asfalto se afirman con martillos neumáticos; se emplean máquinas especiales para afirmar la calzada y plataformas móviles para alisarla.

Ha cambiado también notablemente la calidad del operario que se emplea en la construcción de caminos; ya no es posible valerse de obreros sin preparación especial; se requieren operarios especialistas que entiendan los métodos modernos de construcción y tengan en ellos práctica.

En esta forma, se han desarrollado en pocos años, métodos modernos que, adaptados a las exigencias actuales, llenan por completo los requisitos del tráfico caminero actual, manteniendo al mismo tiempo dentro de límites tolerables, el costo de construcción y el de conservación. Son de la mayor importancia los métodos de construcción que se basan en el empleo de materiales betuminosos, como alquitrán y asfalto, como también los que se fundan en el uso de cemento Portland. Por falta de tiempo, lamento no poder entrar en mayores detalles.

Las condiciones del automóvil, no sólo han introducido nuevos requisitos en el pavimento, sino que además han causado cambios de importancia en el trazado de los caminos, y en su perfil longitudinal y transversal.

TRAZADO, PERFILES

(Longitudinal-Transversal)

La velocidad influye especialmente en el trazado. En el trazado de un camino para automóviles, se debe evitar en lo posible todo cuanto tiende a impedir el aprovechamiento total de su velocidad, como son las curvas cerradas, los pasos estrechos en las secciones de mucho tráfico.

En una curva se pierde mucho en visibilidad, si en su costado inferior hay taludes altos en corte, murallas, matorrales elevados. Si por negligencia del conductor, o por encontrarse momentáneamente obstruido el lado exterior del camino, un automóvil ocupa el lado que no le corresponde, existe un gran peligro de chocar con otro coche que viene en dirección opuesta si la distancia entre ambos no da lugar a frenar oportunamente.

Esta distancia puede dividirse en tres partes: primero, el camino que deben recorrer los coches hasta que los conductores decidan detenerse; segundo: la distancia que los coches recorren desde que han empezado a accionarse los frenos hasta su detención, que depende de la velocidad, de las condiciones y calidad de los frenos, de la naturaleza y estado de la cubierta del camino; y, tercero, la distancia "de seguridad" entre los dos coches detenidos.

Para estar seguro de evitar el peligro de un coche en una curva cerrada es necesario disminuir considerablemente la velocidad. Si, por ejemplo, en una curva de 50 mts., se encuentra un obstáculo que impida la vista a 2 m. de distancia del centro de la mitad interior del camino, un automóvil debería correr con una velocidad que no exceda a 14,25 Km. por hora, si la calzada es lisa y se calcula con el coeficiente de fricción 0,25. O, al contrario, si se desea que los automóviles puedan correr con una velocidad de 50 Km. por hora sin peligro de chocar, el radio no podría ser inferior a 1673 metros.

En las curvas existe además el peligro de que el coche pueda patinar y que llegue a volcarse en caso de ir con velocidad excesiva, por efecto de la fuerza centrífuga.

Por las razones mencionadas, debe trazarse todo camino destinado al tráfico de automóviles, lo más recto posible pero naturalmente no se puede evitar las curvas en todas partes, y a veces aún las curvas cerradas son inevitables. Es necesario en estos casos atenuar los peligros en lo posible, lo que se consigue generalmente, dando al camino un perfil transversal adecuado.

Muchas veces el trazado del camino se debe llevar forzosamente por desfiladeros estrechos; tampoco es posible evitar que el camino atraviese una población. En todo caso, y como regla general, se debe trazar el camino en forma tal que se eviten estos obstáculos. Los caminos para tráfico a larga distancia nunca deben cruzar los pueblos y ciudades, para evitar los peligros del tráfico urbano, que además obliga a reducir la velocidad, con pérdida de tiempo considerable, especialmente en grandes ciudades. Este método para el trazado, tiene además la ventaja de poder ser el camino mucho más recto y más corto.

Precisamente en este punto estriba la mayor diferencia con las normas anteriores para el trazado de carreteras, que se emplean actualmente, y quizás también en el futuro para el trazado de ferrocarriles. Mientras dominaba en las carreteras la tracción a sangre, se trató de llevarlas por el centro de las poblaciones, como ocurre también con los ferrocarriles, cuyas estaciones se ubican lo más cerca posible del centro de las ciudades. El camino ideal para el tráfico de automóviles pasa fuera de todos los pueblos y de todas las ciudades, con las cuales queda comunicado por desvíos.

Si bien el automóvil ha introducido mayores exigencias en el trazado del camino, ha dejado en cambio mayor libertad en la adaptación de perfil

longitudinal. La capacidad relativamente limitada de los animales de tiro hacía obligado el trazado con gradientes suaves.

Las características generales del terreno, y principalmente las pendientes que existen en ciertos territorios, han causado cierta uniformidad en la construcción de los coches, como también en el término medio de la carga.

Una pendiente mantenida a lo largo de una distancia mayor que la que determina un exceso de trabajo tolerable en el animal que sólo puede desarrollarlo sin dañarse por poco tiempo, constituye una molestia considerable para el tráfico en general. Esto se ve en todo camino cuyo trazado haya sido deficiente, en las partes montañosas, donde aun subsisten estas molestias. Los habitantes de pueblos enteros han tenido como fuente normal de entradas, antes de la construcción de ferrocarriles, el alquilar caballos suplementarios (postillones) para ayudar a subir las carretas con carga pesada; aún se asegura que en algunos casos, las autoridades camineras locales han construido intencionalmente tales cuestas para obtener este género de ganancias.

La capacidad de subida del automóvil tiene por límite el punto en que la fricción se hace insuficiente (adherencia) para evitar el deslizamiento del coche. Como la capacidad del animal de tiro en subidas largas disminuye, se intercalan partes horizontales, "descansos", y se da también menor pendiente a la parte superior de la cuesta. El automóvil, al contrario, puede remontar una pendiente larga y uniforme sin dificultad, pero esta ventaja no puede aprovecharse todavía por completo, por ser necesario tomar en cuenta que todavía es preponderante el uso de animales de tiro para carga en forma de tracción que no es probable llegue a abandonarse por completo en un futuro próximo.

También ha sufrido cambios considerables el perfil transversal del camino. La velocidad y el ancho del automóvil, obliga a dar al camino moderno un ancho superior aproximadamente, en un quinto al de los caminos anteriores. La posición más o menos excéntrica del vehículo en la curva (o sea su alejamiento del lado interior o exterior) y la velocidad, obligaron a introducir un nuevo ensanche en las curvas, el que se ha fijado en un metro en Baviera, Sajonia y Wurtemberg, para las curvas de radio mínimo admisible.

Para evitar el volcamiento de los vehículos por efecto de la fuerza centrífuga, al correr en curva con gran velocidad, se da al camino un peralte transversal. Esto atenúa también el peligro de que el vehículo se deslice patinando hacia el lado exterior; este peligro puede también conjurarse dejando más áspera la superficie del camino en las curvas.

Se debe dar además al perfil transversal una forma que permita evitar el peligro de choques, peligro al que ya me he referido al hablar del trazado. Deben removerse los objetos que obstruyan la vista en el lado interior de la curva, o por lo menos debe limitarse a 0,75 m. su altura.

Todas estas nuevas exigencias de la calidad del camino deben también tenerse presentes en la reconstrucción de caminos existentes. El pavimento debe conservarse en muy buen estado, por aumentarse considerablemente en los trozos dañados, los efectos dinámicos producidos por los vehículos, tales como la fricción al frenar y el efecto de succión producido por los neumáticos. Aun una ligera fractura del pavimento debe repararse inmediatamente, pues de no hacerlo, crece en muy poco tiempo.

Es de especial importancia el hecho de que las carreteras existentes no llenan las exigencias del tráfico moderno. Por esto se hace necesario efectuar amplias reconstrucciones.

La extensión total de todas las carreteras traficables en el mundo llega a 12.539.000 Km. de los cuales 3.943.000 Km. corresponden a Europa, y

del resto 5.997,000 a América. La lista siguiente expresa la longitud total de la red caminera de los principales países:

Alemania.....	348,625 Km.	
Austria.....	84,355	"
Checoslovaquia.....	72,006	"
Inglaterra.....	288,164	" (sin contar Irlanda).
Francia.....	651,690	"
Estados Unidos.....	4.853,196	" (sin contar Alaska)

En Estados Unidos hay 5,08 automóviles por cada kilómetro de camino, es decir una proporción más de tres veces superior a Alemania (1,52) y Francia (1,68) y algo superior a la de Inglaterra (4,49).

De los caminos de Estados Unidos hay 3.345,744 km o sea casi el 80% sin mejoras artificiales; otros 738,502 km han sido mejorados sólo en lo referente a pendientes y a alcantarillas. Sólo 2,4% del desarrollo total de los caminos de Estados Unidos tiene pavimento moderno, como asfalto, hormigón de asfalto, adoquín o ladrillo. Por esta razón es natural que se trabaje febrilmente en Estados Unidos en la reconstrucción de sus carreteras y que se gasten 1.500,000,000 de dólares anualmente en nuevas construcciones, y en obras de reconstrucción y conservación de caminos.

También los países europeos cuyos caminos son, sin comparación, mejores, hacen esfuerzos considerables. En Alemania, como también en Austria y Checoslovaquia, casi no existió hoy día ningún camino que no haya sido mejorado, pero la mayor parte de las carreteras de estos países tiene sólo pavimentación de ripio o grava, lo que no puede llenar las grandes exigencias del tráfico moderno. Por esto, no debe extrañar que Alemania, durante el año financiero 1927-28 haya gastado cerca de 607.000.000 de marcos (\$ 1.214.000,000 m-l) entre nuevos caminos, suma que en los próximos años será considerablemente aumentada.

En la mayoría de los países la Dirección de Caminos no pertenecía al Estado sino, como en Alemania, a los distintos reinos y condados, y en los Estados Unidos a las distintas provincias y distritos y aún a las comunas. Esta organización ha manifestado ser inútil para nuestros tiempos por dos circunstancias: ha aumentado el tráfico a larga distancia, adquiriendo mayor importancia, por cuya razón se ha hecho necesario uniformar la construcción y la conservación de los caminos en grandes extensiones; en segundo lugar, los gastos actuales de construcción y conservación exceden de la potencialidad económica de las organizaciones que antes tenían la obligación de correr con estos gastos.

Por estas razones se nota una tendencia fuerte para centralizar las organizaciones camineras en países que aún tienen entregada la dirección de estos trabajos a distintas autoridades, para dar así mayor influencia directiva al Estado. También se trata de uniformar el tráfico por medio de la adopción de Reglamentos comunes, válidos para todas las provincias y comunas y aún para países diferentes.

LA CARRETERA DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO

Debemos considerar en primer lugar en qué forma se pueden obtener las sumas enormes que será necesario invertir en construcciones en los próximos decenios; en segundo lugar, conviene estudiar la comparación entre el tráfico moderno por carreteras y por otros medios de transporte existentes.

Cuando el automóvil empezó a desgastar las carreteras en forma rápida, las entidades relativamente pequeñas encargadas de supervigilar los caminos, no fueron capaces de sufragar los gastos para mejoras y reparaciones. Al principio se exigieron derechos de tránsito a los dueños de automóviles. En muchos casos, el conductor de un automóvil debió detenerse a cada momento para pagar el peaje.

Para evitar estas trabas el Estado ha debido decidirse a ayudar consultando fondos para caminos. Teóricamente es justo se grave para adquirir estos fondos al automóvil, puesto que las mejoras que originan esos gastos se han hecho necesarias por los mismos automóviles.

Pero, en la práctica, es difícil decidir bien hasta qué punto debe el automóvil cargar con estos costos, pues aún admitiendo que los dueños de automóviles sean los principales beneficiados con las mejoras de las carreteras, también hay que tener en cuenta que estas mejoras representan beneficios enormes para la colectividad.

Según estudios hechos por la Escuela Superior de Economía Rural de Iowa, el buen estado de los caminos reduce en un 30% los gastos de gasolina, aceite, cámaras, conservación y desvarolización del automóvil; aporta además un beneficio general cuyo valor exacto es difícil de apreciar, pero que no se debe despreciar, pues con la reducción de gastos del automóvil se abarata su empleo por la generalidad. Muchas y muy diversas opiniones estudian la forma en que debe el automóvil retribuir estos gastos. Parece justo gravar a cada automóvil con un impuesto proporcional a la medida en que desgasta al camino. El impuesto debería ser, pues, proporcionado a las características del coche, es decir escalonado según la velocidad, peso, y fuerza del motor, y al mismo tiempo a su uso efectivo, lo que se conseguirá gravando con un impuesto al combustible.

Como actualmente no es posible cubrir con impuestos ordinarios los gastos para carreteras, como se hacía en otro tiempo, ha sido necesario contratar empréstitos para financiar la construcción de nuevos caminos y la reconstrucción de los existentes. Como ejemplo práctico tendremos la Administración Financiera de caminos en los Estados Unidos.

Las sumas totales invertidas en caminos en los Estados Unidos en 1928 han sido cubiertas como sigue:

Empréstitos	\$ 271 706.000	17.3 %
Impuesto ordinario de diverso origen y ayudada de Sociedades.....	\$ 697.730,000	44.6 „
Impuestos especiales sobre automóviles.....	\$ 597.710,000	38.1 „
	<hr/>	
	\$ 1,566,946,000	100 %

Los impuestos especiales sobre automóviles consisten en las patentes que cobran las Municipalidades y en el Impuesto sobre el combustible cobrado por el Estado.

En los impuestos ordinarios entra parte del impuesto a la Renta (Personal Property Tax) que en varios estados de la Unión es aumentado para los dueños de automóviles. El ingreso por este concepto alcanzó en 1928 a la suma de \$ 140.000.000 de dólares. Si este importe se agrega a la suma cobrada en impuestos especiales sobre automóviles nos da un total de \$ 740.000.000 de dólares; esto significa que los aportes de parte de los automóviles alcanzan a pagar el 47% del total de las sumas invertidas en trabajos camineros. Según esto, le corresponde una cuota anual de \$ 30,00 a cada automóvil.

No he podido hallar datos estadísticos tan exactos de Alemania, pero, para poder hacer una comparación, puedo citar que del importe total de R. M. 607.000.000,00 invertidos en trabajos camineros durante el año administrativo 1927-28 se ha cubierto 184.340.000,00 o sea el 30% del total de los gastos, con las entradas por concepto de impuesto sobre automóviles. A cada vehículo corresponde así una cuota anual de 195,00 R. M. es decir, 54% más que en Estados Unidos. Además, se debe tomar en cuenta que la cantidad de motocicletas en Estados Unidos es relativamente reducida, mientras que en Alemania alcanzaron en 1928 a 438.288 cerca del 47% del total de vehículos motorizados, cantidad poco inferior a la de automóviles

que en ese tiempo era de 495.024. Como las actuales condiciones económicas en Alemania hacen preferible cualquier solución al aumento en los impuestos, no quedará otro camino para arbitrar fondos para los trabajos camineros, que la contratación de empréstitos, a pesar de los intereses subidos que actualmente se exigen por esta clase de transacciones.

Hemos visto cómo la técnica de la construcción de caminos se ha amoldado a las necesidades del tráfico moderno. Se ha visto también que el Estado y las sociedades particulares hacen todo lo posible para financiar las sumas enormes que se requieren para la construcción y reparación de caminos. Por ésto, es un deber absoluto para todos los que disfrutan de los caminos, es decir, los dueños y los fabricantes de vehículos motorizados, el de adaptar estos vehículos a los caminos.

Cuando se oye que los reglamentos respecto a la carga, a la velocidad, etc., son violados a cada instante, se hace necesario exigir categóricamente que el beneficio particular sea sacrificado ante el bien común. No se debe tolerar que algunos vehículos, por sobrepasar los límites fijados como base para la construcción, hagan peligrar la duración de un camino, anulando así los esfuerzos hechos en pro del bien común.

Consideremos ahora la

POSICION DEL AUTOMÓVIL EN EL TRAFICO PARA CARRETERAS

La tracción mecánica ha instituido casi completamente a la tracción animal, y llegará probablemente el día en que esta última sea definitivamente abandonada, aunque el público generalmente se forma ideas muy exageradas a este respecto.

Los vehículos con tracción animal alcanzaban en 1928 al 48,3% del peso total de los vehículos, cifra que en Prusia subía al 83,3%. Esto se explica por el hecho de emplearse siempre caballos en las faenas rurales, siendo por lo tanto natural que disponiendo de este elemento se le utilice también como bestia de tiro. El profesor Knipping ha constatado que la tracción animal ha aumentado recientemente aun en Nueva York; por ésto parece todavía muy lejano el día en que se abandone definitivamente esta clase de tracción.

LA COMPETENCIA ENTRE EL FERROCARRIL Y EL AUTOMÓVIL

Esta competencia por el contrario, ha levantado polvareda. El automóvil llega muy cerca al ferrocarril, con respecto a velocidad, sobrepasándolo aun considerablemente en otras ocasiones como por ejemplo, al llevar mercaderías directamente del remitente al receptor, mientras que con el Ferrocarril se pierde mucho tiempo en llevar la mercadería a la estación y en ponerla a domicilio.

Especiales ventajas ofrece el automóvil al transporte de pasajeros, por estar siempre listo para emprender un viaje, permitir puntos intermedios de detención a voluntad, y evitar los transbordos. Esta comparación muestra sin embargo una desventaja para el automóvil, en el mayor costo de la tonelada-kilómetro, razón por la cual sólo puede ofrecer fletes a precios inferiores a los del ferrocarril, para la mercadería de tarifa ferroviaria elevada.

Tanto los pasajeros como la carga, prefieren en muchos casos el automóvil, a pesar de ser sus precios más altos que los del ferrocarril.

Es muy común igualmente, una opinión errónea al creerse que en todas partes del mundo, llegará a emplearse el automóvil como único medio de transporte a larga distancia. El señor Hermann ha constatado, con la base de los datos estadísticos del tráfico en Alemania, que no existe aún en este país tráfico con automóvil para larga distancia: los automóviles, en ge-

neral, sólo se alejan 25 a 35 km. de su base o punto de partida "El automóvil es un medio de transporte para distancias cortas".

Aceptando ésto como efectivo, por lo menos provisoriamente, para ahora y para el tiempo de un futuro cercano, parece enteramente prematuro iniciar, por lo menos en Alemania, la construcción de carreteras especiales para el automovilismo.

En todo caso, la competencia hecha a los Ferrocarriles por el automóvil, ha sido bastante sentida. Puedo presentar dos ejemplos notables: las estadísticas comerciales de las principales compañías Ferroviarias en Norte América, muestran aumento en el transporte de pasajeros hasta 1920, año en el cual se transportaron 1.234 millones de pasajeros. Desde ese año el movimiento de pasajeros bajó hasta llegar en 1927 a 830 millones, es decir, una disminución de 404 millones, o casi el 33% habiendo crecido mientras tanto la población en un 13%. Tomando en cuenta el aumento de la población, la disminución en pasajeros transportados se aumentaría a 564 millones, o sea más del 40%. Los ferrocarriles americanos señalan como causante de esta pérdida a los automóviles particulares, cuyo número ha aumentado desde 1920 en que llegaban a 9.230,000 hasta 24.490,000 en 1927.

También los ómnibus han restado muchos pasajeros a los ferrocarriles; de 92.000 ómnibus existentes en Estados Unidos la mitad justa, sirve al tráfico público. Las 6.280 compañías de ómnibus tenían en 1929 un recorrido total de 406.000 kilómetros, y transportaron 1.408 millones de pasajeros. Algunas de estas compañías son muy fuertes. La American Transit Co. de Chicago, tiene 500 coches con un recorrido total de 32.000 kilómetros; la compañía "Pickwick Stages" de Santa Ana, California, tiene 411 coches con un recorrido de 16.000 kilómetros. Los ómnibus de esta última recorren dos líneas transcontinentales de 4958 y 5344 kilómetros de largo entre Nueva York y San Francisco, recorridos que se hacen en 145 y 133 horas respectivamente. Se trata de compensar la mayor duración del viaje (comparada con la del ferrocarril) con precios más reducidos y comodidades en los coches.

Los ferrocarriles americanos calculan que los camiones de carga les arrebatan sólo una fracción de la carga a sobornal (les—than—carload—fright), como esta clase de carga sólo llega a ser 3,5% de la carga total, aún cuando ocupa, sin embargo, 25,7% de los equipos técnicos de los ferrocarriles, éstos consideran este género de carga como indeseable, y ven con agrado el verse libres de ella.

Las condiciones en Alemania no se presentan tan claras, no siendo posible abarcarlas con una ojeada de conjunto como en Norte América. En Alemania, no contamos con hechos, sino que hasta la fecha, sólo tenemos afirmaciones contra afirmaciones.

Los defensores del ferrocarril señalan la disminución de entradas en los ferrocarriles del Estado que en 1927 alcanzó a 250 y en 1929 a 410 millones de R. M. y lamentan la situación desventajosa en que se encuentran los ferrocarriles con respecto a los automóviles; pues tienen que pagar contribuciones, y deben cumplir con una cantidad de obligaciones, como por ejemplo: tarifas fijadas y aprobadas por el Gobierno, publicar estas tarifas, obligarse a conducir pasajeros por cuenta del Estado a precios reducidos, etc. Estos defensores del ferrocarril proponen que el derecho de otorgar concesiones sea ejercitado únicamente por el Estado; que toda compañía de automóviles, ómnibus y camiones, debe solicitar del Estado se le otorgue su concesión, y eventualmente que se dé al Estado el monopolio exclusivo para esta clase de tráfico. Se deberían prohibir fletes más bajos que los de las tarifas de los ferrocarriles del Estado o eventualmente, debería obligarse a esas Empresas de transporte automotor a pagar al Estado la diferencia. Los ferrocarriles del Estado deberían ser liberados de sus obligaciones políticas y de las que se refieren al tráfico. En caso de continuar

la actual competencia, los ferrocarriles alemanes no podrán sostener su cuota en las fuentes nacionales de ingresos, cuota que es tan importante en la Administración Pública alemana.

Por el contrario, los partidarios del automóvil declaran que esta reducción en las entradas de los ferrocarriles no es exacta sino solamente estimada; que se la ha apreciado con exageración; que no se origina en la competencia de los automóviles sino en la depresión general por la que se atraviesa actualmente; las cargas financieras de los FF. CC. del Estado, que son inferiores al impuesto a la Renta de los ferrocarriles particulares, representan una ventaja enorme, si se considera además que el capital privado debe pagar mayores intereses. Los automóviles están gravados en su tráfico, con mayores impuestos que los ferrocarriles del Estado y cubre por completo el aumento de gastos de conservación de caminos; las cuatro quintas partes del tráfico con automóviles se desarrollan en regiones donde no llegan los ferrocarriles. Además, hacen presente que las entradas de los ferrocarriles son aumentadas considerablemente por los transportes de materiales en bruto, maquinarias a medio terminar, y combustibles destinados a la industria y tráfico de automóviles, y que es lógico deducir este aumento al computar las eventuales disminuciones de entradas. Finalmente, aducen que el mayor movimiento de tráfico por los caminos en general, ocasiona ventajas para el ferrocarril tal como el ferrocarril al aumentar el tráfico, trajo ventajas para el camino.

Los interesados en el tráfico de automóviles, sostienen que el Estado no debe dar franquicias que favorezcan a determinada forma de transporte. Lo mismo ocurre en otros países, como por ejemplo en Austria.

No nos corresponde a nosotros, los ingenieros, tomar parte en favor de uno u otro en esta competencia; pero debemos acogernos al derecho de pronunciarnos libremente en cuanto a la forma en que creemos posible solucionar esta cuestión. Podemos basarnos en la evolución económica. Durante la lucha entre los antiguos canales y los nuevos ferrocarriles, hace más o menos 100 años, declaró el señor Friedrich Harkort, fervoroso partidario de estos últimos, que estimaba errónea la política caracterizada por el lema "Aquí, canales, allí FF. CC." Lo acertado es "Canales y FF. CC."

Si ésto no lo reconocen ahora las partes interesadas, y si existe aún una lucha entre los ferrocarriles y la navegación fluvial, no ha perdido oportunidad sin embargo, la fórmula del señor Harkort, tan cierta ahora como hace cien años. Podemos considerarla como un principio válido en las actuales condiciones de lucha.

Nosotros, los ingenieros, que tenemos la obligación de juzgar las evoluciones económicas desde el punto de vista de las ventajas para la colectividad, tenemos que exigir que cada medio de transporte se emplee en las condiciones de su mejor aprovechamiento posible, según su capacidad y características especiales. Debe aplicarse también al tráfico, el esfuerzo para mejorar y abaratar la producción, que es objetivo de toda administración económica. Ningún medio de transporte debe sustraer a otro lo que le pertenece por sus características especiales; todos deben trabajar y prosperar juntos sin trabajar nunca contrariándose mutuamente. Solamente así podrán cumplir con su misión como servidores de la Economía General, con iguales derechos, pero también con iguales obligaciones.





Señorita Carmen Palacios

NOTAS DEL DIABLO

AÑO XI

QUITO.—DICIEMBRE DE 1932

Nº 82

EL PANORAMA ACTUAL

CON el advenimiento de nuestro nuevo Gobierno republicano hemos creído advertir el natural apaciguarse de la intensa inquietud en la que se debatía no ha mucho el pueblo ecuatoriano. No quiere suponer esto, sin embargo, que la verdadera inquietud del pueblo, que no es, al fin, sino su malestar económico, ocasionada por su falta absoluta de medios de trabajo, haya desaparecido por el milagro constitucional de un nuevo—nuevo sólo por el cambio de elementos administrativos—gobierno; porque, el malestar y la inquietud existen y viven en toda su magnitud, cubiertos por el transitorio optimismo que le ha surgido a la ciudadanía ecuatoriana, ante el panorama, expectante por cierto, de la renovación gubernamental.

Y, Si en verdad, la estridente beligerancia política ha amainado también, no menos cierto es, asimismo, que la hidra beligerante de la realidad nacional, adormecida, como decimos, por el espejismo esperanzado de la alternación administrativa, está viva siempre, y en vena de hostilidad y de insurgencia latentes.

Y HE aquí donde vemos radicada la ardua y formidable actividad del Gobierno. No somos, por supuesto, de aquellos que creen en las virtudes demiúrgicas de los Estados, ni tampoco en los derechos infusos, razonados o irrazonables de los pueblos. No somos de los que creen que todo el bienestar, que todo el resurgimiento nacional, deba esperarse solamente del Gobierno. Es necesario—repetámoslo ahora—la unánime y decidida cooperación de las masas en sus múltiples manifestaciones, para que la acción administrativa adquiera su éxito verdadero. Los ideales del pueblo deben ser los mismos del Gobierno, o, por lo menos, éste sabrá asimilarlos y comprenderlos en toda su magnitud, para que sea eficaz el ejercicio constructivo de su administración.

PERO sí creemos que es el Gobierno, con la fuerza de sus poderes, con las posibilidades y soberanía de su autoridad, quien debe imprimir las diversas orientaciones—social, política, educacional—por donde enrumbe sus pasos, hacia su propio mejoramiento, la nación.

EL Gobierno sabrá, si en realidad tiene conciencia de su misión renovadora, y quiere hacer obra constructiva, comprender las necesidades nacionales inaplazables, asimilar sus aspiraciones, y, sobre todo, hacer prácticos, realizar patéticamente, sus ideales sociales, económicos y políticos, ante cuya avalancha inevitable, ya no es posible, en los momentos actuales, aislarse siquiera, peor retroceder—aunque fuese por la misma previsión de armonía política—en busca de formas conciliatorias, en las cuales pudiesen—lo que nos parece antipolítico y esporádico—amalgamarse las póstumas ambiciones del tradicionalismo partidarista, con los modernos sentimiento y pensamiento políticos que viven y se agitan en el espíritu civilista del pueblo ecuatoriano.

PORQUE, no creemos, pues, que toda la respuesta por parte del Estado, a las urgencias vitales del conglomerado nacional, se reduzca sólo al juego teatralizante de los cambios burocráticos. No es posible tampoco, que la población ecuatoriana, quiera asirse, en la desesperación de su naufragio, a la única tabla de salvación que en la actualidad constituye la burocracia, la burocracia civil, la militar y la diplomática. Contemplamos no sin asombro y estupefacción cómo afluye a ellas, ávido e imperioso todo el hormiguero de la desocupación nacional, en busca de las llamadas pingües y fáciles rentas del Erario.

Y ANTE este espectáculo reflexionamos y dudamos, si, tal vez, la iniciativa individual, el hábito de trabajo, el espíritu de acción y de lucha ha muerto en el pueblo ecuatoriano. Pero también consideramos que no es posible propulsar y fomentar aquellos, sin una sólida, eficaz y consciente ayuda del Gobierno.

Y ESTA es, nos parece, entre tantos y tan arduos y complejos problemas, que por falta de solución entorpecen nuestra evolución republicana, una de nuestras mayores incógnitas, en cuyo despejamiento habrá de poner su atención, si quiere echar raíces, el nuevo Gobierno constitucional.

NO creemos, repetimos, que toda su acción se limite únicamente a las actividades administrativas, al paleativo transitorio de las recompensas partidaristas, ni peor al paleativo—transitorio también—de la reacción económica y tranquilidad política.

OTRAS son, en verdad, las fuentes y los orígenes de nuestra situación aflotiva. A ellas deberá remitirse y en ellas deberá internarse la visión auscultadora del Gobierno. Felizmente sabemos lo a éste poseído de amplias capacidades, de talento y de energía suficientes para que, con el valor de su grande responsabilidad ciudadana e histórica, afronte nuestra realidad y la resuelva eficazmente en beneficio del pueblo. Y, lo que es más importante, sabemos también, dueño de sus ideas políticas de limpia raigambre liberal, que no ha de traicionarlas en ningún evento, y sobre las cuales habrá de construir el edificio de su obra de renovación y de rendición nacionales.

FRENTE

A

FRENTE

Dentro de breves días habrá terminado para siempre el año de 1932.

Lleno de calamidades, este viejo resabiado y tirano, intentó hacernos sucumbir; pero nosotros, fuertes aún para la lucha, capeando el temporal, le hemos hecho morder el polvo.

El se va. Nosotros nos quedamos.

Fija la planta en la arena periodística, alivia la mirada y lleno el pecho de esperanza; fuerte el brazo e iluminado el cerebro por la luz de la razón y la conciencia, esperamos la llegada del desconocido mozalvete, que bien puede venir a desafiarnos....

El año de 1932 se va para siempre; el año 1933 viene para vivir un período determinado y fatal....

Y cuando llegue el otro, ha de desaparecer también, ha de fugar y perderse en la noche tenebrosa del tiempo, que lo traga todo....

Y así hasta la consumación de los siglos.

Pero el hombre subsiste: nadie puede terminar con él.

Verdad que no en vano pasan los años y que el tiempo, en su intangibilidad, es el mayor azote del hombre, es el verdugo de él. Pero verdad también que el tiempo se va y la humanidad no muere.

Ido el año 1932, con la carga brutal de fatídicos males con que inclemente nos azotara, ya estamos preparados para recibir al nuevo amo y señor y listos a servirle.

Que querrá de nosotros?

Indomables y fieros para defendernos del poder del hombre, somos criaturas dóciles e infelices ante el Tiempo.

Puede ser mayor la desgracia humana?

.....
En nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo!

(Dejémonos de filosofar de modo tan peregrino y echemos lejos la trasnochada literatura).

Hermanos en la afición: signarse y santiguarse.

El año de 1932, este viejo insulso y mal oliente, está para agachar el pico de un instante a otro, y es nuestro deber ayudarle a bien morir.

Agarre el uno la cera y los demás recemos, con el fervor que lo están haciendo los articulados del presupuesto Fiscal, que están en peligro del "DESMOCHÉ".....

Abiertas las puertas de las plazas quitañas, el veterano que ya expira, a vista y paciencia de todos, ha amontonado basura: debe, pues, cargar con ella en su viaje al sepulcro.

Les parece justo?

Obliguenle a ello y exortémoslo todos para que se arrepienta de este terrible que nos ha hecho.

Pero, parece, que estamos obligados también a perdonarle.

Al menos si él nos lo pide de corazón.

Porque, en realidad de verdad, no fueron pocos los esfuerzos que el desdichado viejo hizo por complacer a la afición.

En efecto, recorriendo tierras, jadeante y sudoroso, nos trajo a Maera y Sussoni; y por fin, traspasando los mares, llegó a Málaga y vino de brazo de ese famoso lidiador que se llama Bernardo Muñoz.

Ha hecho, pues, también bienes e inmensos a la afición. Perdonémosle por ello, hasta donde sea posible el perdón. Y dejémosle que muera tranquilo. A lo más, como último castigo, pongamos a la cabecera de su lecho, un médico de esos que no tienen enfermos sino para acabar con ellos....

Y hasta que suceda el advenimiento del NUEVO AÑO, frente a la realidad, no cerremos los ojos.... Amén.

Juan Jota.

EN ACTITUD ASI....

En actitud así: algo inclinada,
muy triste y pensativa en mi destino,
seré sombra tenaz en tu jornada,
te seguiré por siempre en tu camino.

(Tú.... a quien ni fe tan alto levantas,
arrojando a tus plantas el tesoro
de la azul juventud y proclamara
ano y año como en "el siglo de oro".)

Iré tras de tus pasos mientras sea,
digna de un corazón y en tanto pueda
tallar la copa fina de una idea

en el bloque de un verso. Todavía
son mis sueños de nardos y de seda,
te seguiré.... con mi melancolía.

MADRESELVA

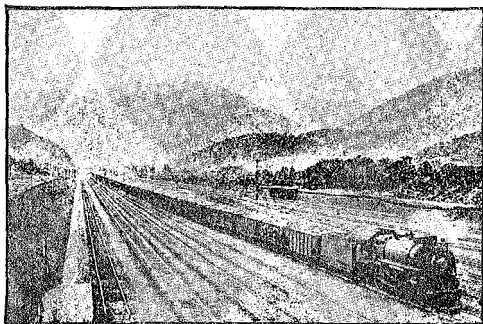
Srta. Dña.
Soila
S. López



Joven y delicada poetisa que suscribe
su abundante producción con el prestigioso y
aplaudido seudónimo de Madreselva.



CUENTOS DE NARIZ DEL DIABLO



LA LECCION DE AQUELLA TARDE

Todo en el paisaje tiene una fragosa y agreste arquitectura. La tierra parece un hervidero de montañas. Dondequiera que se mire surgen los alborotados borbotones de peñascos que el rayo trunca y el agua cincela.

De la imponente cantera salieron las casas del pueblo; casas cuyas ventanas miran sobrecogidas las escarpadas pendientes y los espantosos derrumbaderos, especie de toboganes trágicos y vertiginosos por donde a veces bajan, despedazándose, las gigantescas moles de piedra que ruedan desde la cumbre.

De su entraña recia y dura salió también la estación de ferrocarril y el reguero de balasto que corre a lo largo de la vía férrea; balasto ennegrecido por las grasas y escorias que las locomotoras vierten al pasar.

En aquellas alturas el viento es bravo y el sol es fuerte; viento y sol salvajes, como influidos por el abrupto del terreno.

El agua turbulenta que se precipita por la angosta torrentera, brama, se revuelve, refuerce y desgarrá dentro del cauce erizado de peñascos, y sale luego cubierto de espumas y se tiende remansada sobre la plata del río.

Es un jueves por la tarde y hay vacación en el colegio. La maestríta nueva, una muchachita grácil y atrayente, que tiene en los labios la risa pronta y traviesa de sus recientes tiempos de alumna, va de excursión pedagógica con un grupito de discípulas suyas.

El aire adusto suaviza su aspereza al cruzar por entre el montón de cabezitas inquietas, y se hace más sutil y hasta tiembla cuando vibran en él las alborozadas risas infantiles.

Los colosos roqueños desarrugan la dura corteza de sus imponentes macisos y se rinden a la viva simpatía de las niñas y a la palabra musical de la maestríta.

Son el alma del paisaje milenario y ceñudo; alma ingenua y pueril, llena de gracia inocente, como las almas de esos gigantes que crecieron mucho por fuera y se quedaron niños por dentro.

Todas llevan el cestito de la merienda, todas ríen, todas hablan y todas son como golondrinas: vivas y bulliciosas.

Marchan en piña, agrupadas en torno de la maestra, oyendo las explicaciones que surgen con motivo de una piedra que les choca, de una flor que cogen o de una mariposa que cazan.

Las manos de la señorita Nila no pegan nunca; al contrario, acarician siempre. Son tan blancas y perfectas, que las niñas en su admiración, piensan si estarán talladas en mármoles de luna.

Entre los dedos de la maestra, semejantes a pincitas de nácar, va deshaciéndose la flor a medida que explica sus órganos. Nadie, al verla tan atenta, sospecharía la función docente que va realizando; todos creerían contemplar la imagen de Margarita consultando el oráculo de una flor.

De pronto la piña se deshace. Acaban de enfilar un sendero estrecho y pedregoso, y necesitan caminar despacio y en fila india.

A la conclusión de aquella vereda, que es como un tajo profundo en corazón de la sierra, hay una honda cantera abandonada. Allí descansan sobre los bloques de piedra, y allí, al abrigo del sol y del viento, meriendan y redactan las notas para el cuaderno de excursiones.

En el regazo de una roca blanca, fluye mansa y transparente, con transparencia de diamante, el agua de un manantial.

Desde aquella gruta, que es como un mirador abierto sobre abismos y sobre barrancos, se ve la amplia curva de los rieles que a manera de zunchos rodean vigorosamente la estribación de la montaña, se ve la lejanía del valle cubierta de flamantes verdes, se ven los álamos clavados con arrogancia de lanzas, se ve la página del río, donde los nimbales se doblan para escribir palabras rectilíneas con sus aguzadas plumas, y se ve el puente romano, de un solo arco, revestido de piedra y firme en su propósito secular de mantener unidas las márgenes opuestas.

Por delante del sitio donde meriendan, cruza el expreso de lujo como un relámpago de cristal y acero: pasa rauda, vibrante y desencadenado, lo mismo que un torbellino de vapor y de fuego.

Ellas aguardan parapetadas tras los bloques de piedra, y saludan dando voces y agitando los pañuelos. El maquinista, un muchacho joven, al que conocen de verlo pasar los jueves y los domingos, corresponde al saludo mandándoles una sonrisa y tirándoles una caja de caramelos.

Se ha huracanado el viento. Las ráfagas son tan fuertes que parecen adquirir corporeidad. Soplan violentas y se desgarran y se estrellan contra las enhiestas escarpaduras, huyendo luego silbando y enloquecidas por quebradas y desfiladeros.

El vendabal doblega los álamos, pica las aguas del río y empuja las nubes, que chocan y se confunden arrastradas por el ciclón.

Poco a poco se condensa el nublado. A los copos volanderos y avanzados que asomaron por el horizonte, sucedieron las masas enormes que cegaron el sol y quedaron inmóviles como enganchadas en las cumbres de la cordillera.

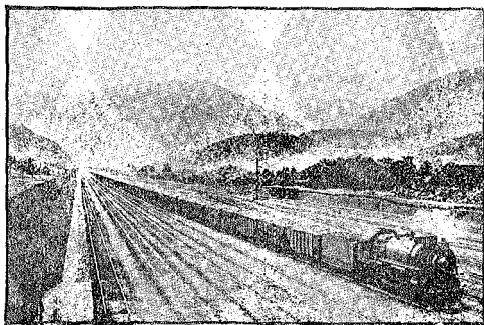
Torvamente parecen mirarse tierra y cielo. Ambos se contemplan mostrando sus respectivas cerrazones de piedras y nubes.

Hay un momento de calma. La tormenta simula tomar posición sobre la montaña. Las rocas, a medida que la luz se obscurece, van tornándose lívidas y amenazantes.

Por fin, una racha de viento trae las primeras gotas de lluvia que rebotan en las piedras y se incrustan en el suelo con ímpetu de balazos. Después, la intensa negrura del nublado descarga su furia sobre lomas, pedri-



CUENTOS DE NARIZ DEL DIABLO



LA LECCION DE AQUELLA TARDE

Todo en el paisaje tiene una fragosa y agreste arquitectura. La tierra parece un hervidero de montañas. Dondequiera que se mire surgen los alborotados borbotones de peñascos que el rayo trunca y el agua cincela.

De la imponente cantera salieron las casas del pueblo; casas cuyas ventanas miran sobrecogidas las escarpadas pendientes y los espantosos derrumbaderos, especie de toboganes trágicos y vertiginosos por donde a veces bajan, despedazándose, las gigantescas molcs de piedra que ruedan desde la cumbre.

De su entraña recia y dura salió también la estación de ferrocarril y el reguero de balasto que corre a lo largo de la vía férrea; balasto ennegrecido por las grasas y escorias que las locomotoras vierten al pasar.

En aquellas alturas el viento es bravo y el sol es fuerte; viento y sol salvajes, como intuidos por el abrupto del terreno.

El agua turbulenta que se precipita por la angosta torrentera, brama, se revuelve, retorce y desgarrá dentro del cauce erizado de peñascos, y sale luego cubierta de espumas y se tiende remansada sobre la plata del río.

Es un jueves por la tarde y hay vacación en el colegio. La maestra nueva, una muchachita grácil y atrayente, que tiene en los labios la risa pronta y traviesa de sus recientes tiempos de alumna, va de excursión pedagógica con un grupito de discípulas suyas.

El aire adusto suaviza su aspereza al cruzar por entre el montón de cabeceitas inquietas, y se hace más sutil y hasta tiembla cuando vibran en él las alborozadas risas infantiles.

Los colosos roqueños desarrugan la dura corteza de sus imponentes macisos y se rinden a la viva simpatía de las niñas y a la palabra musical de la maestra.

Son el alma del paisaje milenario y ceñudo; alma ingenua y pueril, llena de gracia inocente, como las almas de esos gigantes que crecieron mucho por fuera y se quedaron niños por dentro.

Todas llevan el cestito de la merienda, todas ríen, todas hablan y todas son como golondrinas: vivas y bulliciosas.

Marchan en piña, agrupadas en torno de la maestra, oyendo las explicaciones que surgen con motivo de una piedra que les choca, de una flor que cogen o de una mariposa que cazan.

Las manos de la señorita Nila no pogan nunca; al contrario, acarician siempre. Son tan blancas y perfectas, que las niñas en su admiración, piensan si estarán talladas en mármoles de luna.

Entre los dedos de la maestra, semejantes a pincitas de nácar, va deshaciéndose la flor a medida que explica sus órganos. Nadie, al verla tan atenta, sospecharía la función docente que va realizando; todos creerían contemplar la imagen de Margarita consultando el oráculo de una flor.

De pronto la piña se deshace. Acaban de enfilar un sendero estrecho y pedregoso, y necesitan caminar despacio y en fila india.

A la conclusión de aquella vereda, que es como un tajo profundo en corazón de la sierra, hay una honda cantera abandonada. Allí descansan sobre los bloques de piedra, y allí, al abrigo del sol y del viento, meriendan y redactan las notas para el cuaderno de excursiones.

En el regazo de una roca blanca, fluye mansa y transparente, con transparencia de diamante, el agua de un manantial.

Desde aquella gruta, que es como un mirador abierto sobre abismos y sobre barrancos, se ve la amplia curva de los rieles que a manera de zunchos rodean vigorosamente la distribución de la montaña, se ve la lejanía del valle cubierta de flamantes verdes, se ven los álamos clavados con arrogancia de lanzas, se ve la página del río, donde los mimbrales se doblan para escribir palabras rectilíneas con sus aguzadas plumas, y se ve el puente romano, de un solo arco, revestido de piedra y firme en su propósito secular de mantener unidas las márgenes opuestas.

Por delante del sitio donde meriendan, cruza el expreso de lujo como un relámpago de cristal y acero: pasa rauda, vibrante y desencadenado, lo mismo que un torbellino de vapor y de fuego.

Ellas aguardan parapetadas tras los bloques de piedra, y saludan dando voces y agitando los pañuelos. El maquinista, un muchacho joven, al que conocen de verlo pasar los jueves y los domingos, corresponde al saludo mandándoles una sonrisa y tirándoles una caja de caramelos.

Se ha huracanado el viento. Las ráfagas son tan fuertes que parecen adquirir corporeidad. Soplan violentas y se desgarran y se estrellan contra las enhiestas escarpaduras, huyendo luego silbando y enloquecidas por quebradas y desfiladeros.

El vendabal doblega los álamos, pica las aguas del río y empuja las nubes, que chocan y se confunden arrastradas por el ciclón.

Poco a poco se condensa el nublado. A los copos voladeros y avanzados que asomaron por el horizonte, sucedieron las masas enormes que cegaron el sol y quedaron inmóviles como enganchadas en las cumbres de la cordillera.

Torvamente parecen mirarse tierra y cielo. Ambos se contemplan mostrando sus respectivas cerrazones de piedras y nubes.

Hay un momento de calma. La tormenta simula tomar posición sobre la montaña. Las rocas, a medida que la luz se obscurece, van tornándose lívidas y amenazantes.

Por fin, una racha de viento trae las primeras gotas de lluvia que rebotan en las piedras y se incrustan en el suelo con ímpetu de balazos. Después, la intensa negrura del nublado descarga su furia sobre lomas, pedri-

zas y vertientes, formando regueros vertiginosos que corren a hundirse en la hirviente torrencera.

El aguacero suena como choque de metralla contra la coraza de las rocas, el trueno cañonea las cumbres, el eco recoge los retumbes y los devuelve, y las piedras ruedan socavadas por el turbión y empujadas por el viento.

Las niñas asisten al espectáculo un poco nerviosas y sobrecogidas. Han formado corro en torno de la maestrita, la cual, algo emocionada por la pavorosa resonancia de la tempestad, les explica la naturalidad del fenómeno atmosférico con objeto de infundirles confianza.

La gruta está casi a oscuras. Una doble cortina de lluvia y granizo cierra la entrada e imposibilita el acceso de la luz.

En aquel instante, el aire se hace una llama, la gruta se llena de fuego vivo y ardiente, las peñas robrillan lo mismo que ascuas de un volcán y la montaña salta como si un barreno monstruoso acabase de estallar.

Las niñas se apretujan gritando; la maestrita extiende los brazos amparándolas.

Un momento estuvieron sin ver ni oír, deslumbradas por el sentelazo de luz y aturridas por el estampido del trueno.

Cuando reaccionaron, la lluvia seguía hundiéndose en el suelo sus espadas de agua y el viento escapaba bramando por las gargantas de la sierra.

Las caras de las niñas estaban pálidas, las manos temblorosas y los ojos abiertos de espanto. En cambio la maestrita sonreía y aseguraba que no era nada, que todo había pasado. Cuando el trueno sonaba ya no existía peligro ninguno. Además, allí estaban seguras; aquel refugio cavado en la entraña de la roca era inexpugnable. Ya podían caer las descargas tan espesas como el pedrisco, que la gruta no por eso se hundiría. Pero aún había razones de otros órdenes para no asustarse. ¿No estaban hartas de ver tormentas? ¿Era acaso la primera tempestad que cruzaba ante sus ojos? ¿Por qué entonces concederle tanta importancia? Aquella tormenta no era ni mayor ni menor que otras muchas. Claro que resultaba más impresionante vista en medio de la Naturaleza que en casa, acurrucada en el regazo de la madre o metida debajo de la cama, como hacían las gentes miedosas. Las personas debían ser valientes, muy valientes, porque el miedo constituía un signo de pobreza moral. Nada de buscar el peligro, ni de desafiarlo tampoco; pero colocado en presencia de él, hacerle frente sin inmutarse, con serenidad absoluta, sin vacilar un momento, dominando los nervios y mirando al cielo con la misma confianza con que se mira a un padre por muy enfadado que esté.

La palabra alentadora y persuasiva de la maestrita logró tranquilizar sus corazones de pájaro sobresaltados por el estruendo del meteoro. Instantes más tarde reían y charlaban comentando el susto pasado

Apenas se serenó la atmósfera, emprendieron el regreso. Querían llegar pronto porque en el pueblo estaban con cuidado. El tren ya llegaría por el camino, o desde la estación, cuando pasaba sin detenerse, sonando la sirena ronca y rugiente.

Todavía no llevaban medio kilómetro recorrido cuando una de las niñas dió la voz de alarma. Al final de la curva y la parte misma del despedadero faltaba un trazo de riel. Indudablemente la exhalación debió caer allí, donde la vía estaba cortada y el balasto removido. Era preciso avisar a la estación con toda urgencia. El maquinista por muy alerta que viniese, no vería el destrozo seguramente, y, aun viéndolo, carecería de espacio suficiente para detener el tren. Pero . . . , ¿daría tiempo a llegar?

La maestrita consultó su reloj y comprendió la imposibilidad del intento. La potente locomotora de montaña ya habría salido de la otra esta-

ción, y ya estaría subiendo el puerto para coronarlo y lanzarse sobre los carriles como un torbellino de humo y de fuego.

La tragedia flotaba en el aire con la inminencia de los instantes contados. El tren volaba a su fin como impelido por una fuerza invencible que fatalmente lo sepultaría en el barranco. Los viajeros inconscientes de que hacían último viaje, marchaban velozmente a la muerte. Y el maquinista, aquel bravo mozo de traza hercúlea, de rostro curtido por los zapatazos del viento y por las brasas del sol, vendría asomado a la cabina de la máquina, con la sonrisa en los labios y el paquete de caramelos en la mano, y así entraría en el reino de la sombra eterna.

¡Oh, aquello no podía ser! ¡Resultaba demasiado horrible! ¡Había que evitarlo a todo trance!

La maestrita reunió a las niñas, reclamando calma y seronidad. Se presentaba ocasión de realizar un acto heroico y no podían eludir la ejecución. La Providencia las colocaba frente a una tragedia que debían evitar y que evitarían a costa de lo que fuese. Pretender la salvación avisando al maquinista con voces o pañuelos, era engañarse completamente, porque con voces y pañuelos le saludaban siempre. Lo único que le haría sospechar sería la bandera encarnada indicadora de peligro.

La maestrita no vaciló un momento. Desnudó el brazo, cogió las tijeritas que empleaba para abrir las corolas de las flores cuando explicaba, y con ellas cortó una vena.

Muditas de espanto y escalofriadas, miraban las niñas cómo la maestrita empañaba el pañolito, y cómo después de teñirlo con su propia sangre lo ponía en manos de la discípula mayor para que corriese al sitio de costumbre y desplegase aquella banderita viva y caliente como una llama del corazón.

Partió la niña rápidamente, convencida de la trascendental misión que la confiaban. Y sin un descanso, sin un desmayo, viril y enérgica, luchó con la pendiente de la montaña y con las piedras sueltas que la hacían resbalar y perder terreno, como estorbándole la marcha para que las vidas que de ella dependían no tuvieran salvación.

Mientras ella camina, la maestrita ordena que le venden el brazo a fin de contener la sangre que fluye mansa como el manantial de la Peña.

Las niñas le besan llorando; el nombre de la señorita Nila tiembla en sus labios con asento de rezo. La pobre maestrita desfallece de emoción. Ya no son sus manos admirables las que parecen de luna; ahora es toda ella la que irradia claridad.

Se hace un silencio expectante, los corazones se paran y los rostros se vuelven a la vía férrea.

A lo lejos acaba de sonar el silvido victorioso de la locomotora que sale triunfante de la negrura de un túnel y saluda la luz del día.

Las manos se juntan implorantes y en los corazones palpita una súplica ferviente: ¡Dios mío, que llegue a tiempo de evitar la desgracia!

Oyese el zumbido de la locomotora, percíbese claramente el jadeo del vapor que lanzan los purgadores abiertos y divisan los cañonazos de humo disparados por la chimenea.

La ansiedad que atrinanta las caras y llena el pecho de angustia durará poco tiempo. Dentro de algunos instantes, el resollante monstruo que sobre un volcán de llamas lleva un terremoto de agua sometido a bárbaras precisiones, entrará en la curva y resolverá su destino.

El bordoneo de la marcha suena cada vez más cerca. La inminencia del peligro es tan inmediata, que se oye el estruendo de la hecatombe y se ve el montón de astillas y de hierros retorcidos.

Indudablemente la pobre niña no había podido llegar; el camino era demasiado duro para ella y la empresa resultaba excesiva para sus débiles nervios. La catástrofe era inevitable, próxima y fatal.

Pero no. La chiquilla llegó a tiempo. La chiquilla venció las dificultades de la marcha, y encaramándose al parapeto tremoló la banderita roja. El maquinista vió la señal, vió la cara de espanto y de ademán convulso de la criatura, y lanzándose sobre la palanca del vacío la tiró a fondo decididamente.

Encogióse el tren como animal herido en el espinazo, chirriaron las zapatas adhiriéndose a las ruedas, y el convoy, convertido en un solo bloque de hierro merced a la energía de los frenos, resbaló unos centenares de metros sobre los carriles y se detuvo al fin.

Las niñas lanzaron un grito de alegría; la maestra, por cuya herida seguía fluyendo la sangre a pesar de la venda, sonrió murmurando: "¡Los hemos salvado!" Y más blanca que nunca y sintiéndose desfallecer, cerró los ojos y se abandonó a la muerte.

.....

Va mediada la noche, la vía está compuesta y el tren tiene orden de reanudar la marcha.

Despacio, como si anduviese de puntillas para no molestar a la enferma, que a pocos pasos de la estación reposa en su camita de la escuela, cruza el tren por delante del pueblo. Los viajeros van asomados y contemplan la ventana iluminada donde lentamente va volviendo a la vida la mujercita a quien todos deben la suya.

Pasa el tren arrastrando la proyección luminosa de sus ventanillas y se esfuma en la noche; el redoble de la marcha se esparce y se pierde horizonte adelante; un silencio compacto se derrumba sobre la tierra.

.....

La maestra recobró la energía perdida y reanudó las excursiones pedagógicas; la Compañía de Ferrocarriles premió largamente su acción generosa, y los viajeros mandaron un aderezo de rubis tan rojos y encendidos como la sangre que voluntariamente derramó para salvarlos.

El maquinista sigue pasando velozmente sobre la locomotora y arrojando la cajita de caramelos, a la cual añade una flor del tiempo.

Las niñas, desde el primer instante, hicieron el reparto sin vacilar: la flor pertenecía a la señorita Nila; en cambio, los caramelos, continuaban siendo para ellas exclusivamente.

Lo que las niñas no acertaron a ver ni a repartir, fue la mirada fugitiva de aquellos ojos que se clavaban en la maestra rebosantes de gratitud.... ¡y quién sabe si de amor también!

EMILIO MENDEZ DE LA TORRE.





SEÑOR DON RICARDO JARAMILLO

DIRECTOR DE **EL DÍA**, VALIENTE Y AUTORIZADO VOCERO DEL LIBERALISMO
Y DE LOS DERECHOS DEL PUEBLO, ACABA DE SER ELEGIDO PRESIDENTE
DEL MUNICIPIO DE LA CAPITAL, EN RECONOCIMIENTO DE LOS
SERVICIOS QUE HA PRESTADO A LA CIUDAD,
PARTICULARMENTE EN EL RAMO EDUCATIVO, CON LA FUNDACION
E INCREMENTO DEL GRAN PLANTEL "FERNANDEZ MADRID", QUE
ASEGURA EL PORVENIR DE LA MUJER QUITAÑA.



LOS DOS IDEALES

El ferroviario español ha sido, a partir de los últimos años del siglo pasado, objeto de constante preocupación de sociólogos y políticos. Prototipo del espíritu aventurero español, es el que continúa la tradición medieval de nuestros antepasados. Recorre todas las regiones españolas y forma su familia dentro de un amplio espíritu cosmopolita y de máxima comprensión, dando cabida entre los suyos a las manifestaciones folklóricas y literarias más dispersas, llegando a dar a sus hogares el verdadero tinte hispano.

No es conocido el ferroviario español, y dentro de este término genérico existen distintas categorías o clases, que comprenden desde el empleado de oficinas y el activo factor de la estación de la villa industrial y populosa o la estación solitaria en despoblada e inhospitalaria llanura, hasta el modesto guardafron de tren-mercancías, que deja su casa y los suyos para proporcionarles un trozo de pan que tiene que repartir entre los que quedan en su hogar y el que le sirve de sostén en su monótono recorrido cotidiano.

Esta clase social desempeña en el campo de la economía española un importantísimo papel; es la colaboración directa, el trabajo constante que transforma el capital de las empresas ferroviarias haciéndole productivo, uniendo en verdadero y armónico haz el capital y el trabajo.

En mi primitiva profesión de maestro de escuela rural empecé a conocer al ferroviario español e hizo nacer en mí un amor grande hacia ellos: todos, absolutamente todos, sentían el mismo afecto al estudio: eran tantos sus deseos de saber, que para ellos no había sacrificios ni penalidades para conseguirlo; todos rivalizaban en sus deseos de aprender y su cariño al maestro, conservando en mi memoria el recuerdo de aquellos tiernos niños que recorrían diariamente de cuatro a cinco kilómetros en busca del alimento espiritual y de su inteligencia.

La vida del ferroviario español es vida de ideales, pero entre esos ideales, hijos de su imaginación tan rápida de comprensión y de horizonte tan amplio como el que dominan sus locomotoras más veloces, predominan principalmente dos de aquéllos: uno de previsión, que le hace pensar en el porvenir, y otro que es el amor a la educación e instrucción de los suyos.

Estos dos ideales se hallan plasmados en la realidad por la férrea voluntad de un ferroviario modesto y por muchos títulos ilustre, don Antonio Gistán, iniciador del Colegio de Huérfanos de Ferroviarios, que a esa voluntad unió todo el cariño de su alma enamorada de los huérfanitos de ferroviarios, y tantos otros que le secundaron y secundan su idea en la actualidad.

En nuestra imaginación de estudiante del Magisterio no faltaron momentos en que, arrastrados por las lecturas de Pestalozzi, Froebel y Montessori, o subyugados por las descripciones de las magníficas residencias de estudiantes u orfanatorios de Norteamérica, pensábamos en el edificio ideal para los niños, palacio y castillo encantado a la vez que sanatorio, templo, clase, biblioteca y campo de juegos, y, por fin, después de varios años, he-

mos llegado a conocer algo que nunca creímos ver establecido para los niños en nuestra patria; es el Colegio para huérfanos de ferroviarios.

Por su situación tipográfica no tiene nada que envidiar a ningún orfanatorio. Alejado del casco de Madrid, al que se halla unido por fáciles comunicaciones, parece el lazo de unión entre el magnífico parque de la Dehesa de la Villa, las populares barriadas de Cuatro Caminos y Tetuán y la futura Ciudad Universitaria.

Su artífice puso la técnica al servicio de un gran corazón, y si con su inteligencia como arquitecto trazó los planos de un edificio modelo de solidez y de arte, apropiado a sus objetivos, con su corazón hizo descender su inteligencia hasta el alma del niño y, cual nuevo mentor, distribuye los elementos en tal forma, que esta casa de huérfanos es cielo de luz, sol y alegría, donde sus almitas infantiles olvidarán sus penas y donde sus inteligencias estarán prestas para desenvolverse cual su horizonte sin límites y para que entre los misterios del arte y del saber lleguen a la conquista de la fama, patrimonio que no es de los ricos ni de los pobres; la fama es el patrimonio del trabajo al servicio de la inteligencia.

El ideal de la provisión dio sus frutos: está establecido y en funcionamiento el nido de los huerfanitos de ferroviarios y garantidos los medios materiales para su desenvolvimiento; falta la realización del segundo ideal.

El Consejo de Administración trata de hallar para sus huerfanitos el padre, el pedagogo y el maestro que, cual otro artífice como el arquitecto, sepa, con su inteligencia puesta al servicio de un corazón amante de la niñez, descender al alma del niño, de esos niños tan niños, tan vivos y tan buenos, que parecen llevar en su mirada vivaracha, como herencia de sus progenitores, el ritmo acelerado de la vida moderna al mismo tiempo que la tristeza que produce la marcha veloz por parajes recorridos con frecuencia por los ferroviarios españoles.

Estos dos ideales se realizarán; la vida del ferroviario es vida de trabajo y de perseverancia; no faltarán medios para conseguirlo, y lo mismo que la suerte les deparó un artífice que imaginó y trasladó a realidad tal edén para sus niños, encontrarán otro artífice que modelará las almitas de aquellos que si tuvieron el infortunio de perder sus padres, entre éstos y sus compañeros les depararon un refugio y un apoyo para llegar hasta donde su inteligencia y su voluntad lo hagan posible.

No creo equivocarme. Con el tiempo este Colegio, que hoy es el mejor edificio en su clase, será también uno de los mejores centros de enseñanza; de él surgirá una gran Escuela de Artes y Oficios, y los hombres del mañana que salgan de este Colegio llevarán el espíritu de los ferroviarios españoles a todas las actividades de la vida española, recogiendo el fruto de la previsión y del amor a la cultura y a los niños.

UN ADMIRADOR.



Elecciones de Dignatarios

De acuerdo con sus leyes orgánicas, verificáronse las elecciones de Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador en todos los distintos Comités Auxiliares, a los cuales, de antemano, se les había dado instrucciones precisas sobre el procedimiento que debía adoptarse, para que este acto trascendental correspondiera a su importancia y sea la expresión leal y auténtica del modo de sentir y pensar de los Hermanos Ferroviarios, tratándose del Gobierno y administración de la Entidad en el nuevo período de 1933 a 1934.

Los resultados de los sufragios han favorecido, una vez más, con la mayoría de votos, al señor don Manuel A. Jarrín G., que ha trabajado con el más fervoroso entusiasmo por los intereses de la institución propendiendo con acertado y comprensivo criterio, al mayor desarrollo e incremento de las actividades sociales que contemplan los Estatutos en vigencia.

Creemos acertada por múltiples conceptos la reelección del señor Jarrín, en cuya indiscutible solvencia moral se afianza el porvenir de la Hermandad Ferroviaria, llamada a mayores conquistas en el fecundo campo de la iniciativa bien intencionada y del esfuerzo perseverante y honrado.

Publicamos para conocimiento de nuestros lectores algunos documentos importantes relacionados con el tópico a que se refieren estas líneas.

Telegramas cruzados antes de las elecciones para Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, entre el Presidente de la Hermandad Ferroviaria y las Auxiliares.

Quito, Noviembre 30 de 1932.—Leimberger, Durán.

Con toda sinceridad diré a Ud. que mi corazón ha estado en todo tiempo abierto para todos mis compañeros de trabajo no obstante pequeñas ingratitudes y suspicacias inherentes a la naturaleza humana lo que si me ha producido dolor, éste ha sido borrado ante el recuerdo del afecto que en toda circunstancia me han manifestado los obreros y compañeros de Durán. Mi deseo es servirles siempre; mas mis dolencias físicas, debidas a exagerado recargo de trabajo, me obligan, según opinión médica, a procurarme una vida la más tranquila posible. El alejarme de la H. F., no querrá decir que en el momento de peligro no corra la misma suerte que la de mis compañeros. Mi gratitud eterna para Uds. y todos los obreros de Durán. Afectísimo.—*M. Jarrín.*

Eloy Alfaro (Durán) Noviembre 30 de 1932.—M. A. Jarrín, Quito.

Comprendemos es un sacrificio para Ud. el pedirle acepte su reelección, pero el prestigio de su persona y voluntad que siempre ha demostrado para conducir nuestra institución hasta el estado floreciente en que se

encuentra hoy. Los amigos y obreros de Durán piden a Ud. que nos siga acompañando ahora que es más necesaria su persona para defender y sostener los derechos conseguidos con tanta constancia, luchas y sacrificios. Saludo.—*Leimberger*.

Quito, Diciembre 3 de 1932.—C. A. Salazar, H. Borja y más firmantes Auxiliar Huigra. c. c. Auxiliares.

Gracias por su telegrama. Favor informarse carta que por correo hoy recibirá señor Benítez y después de reflexión que dará lugar esa lectura, cren conveniente mi reelección, pueden proceder; más quiero hacer hincapié en que nuevo Presidente deberá representar voluntad absoluta de todos los empleados ya que acción unánime deberá respaldar posibles futuros acontecimientos. La más mínima desunión sería causa desastre. Atento. *M. Jarrín*.

Huigra, Diciembre 2 de 1932.—Jarrín, Quito.

Nuestro parecer y creemos que el de la mayoría de hermanos a lo largo de la línea es que en el difícil momento actual hoy más que nunca es necesario que la Hermandad Ferroviaria esté representada por un compañero que a más de ser antiguo tenga las ejecutorias de Ud. Comunicámosle que este Comité en su mayoría casi absoluta votará por Ud. y tenemos plena confianza de que atendiendo a la voz del compañerismo y de nuestros intereses colectivos, sabrá acoger esta insinuación. Atentos.—*C. A. Salazar, H. Borja, H. L. Medina, L. A. Clavijo, J. E. Gavés, S. J. Benítez, R. Barragán, E. Vivero, R. Bastidas, L. Ortega, J. F. Pérez, G. Baldeón, Adriano Sánchez, B. Gómez, O. Arellano*, y siguen más firmas.

Ambato, Diciembre 3 de 1932.—Hermanos: Eloy Alfaro, c. c. Auxiliares: Bucay, Huigra, Riobamba, Quito. c. c. *M. Jarrín G.*

Nuestro sentir es que el señor Manuel Jarrín, no podrá negarse aceptar presidencia Hermandad Ferroviaria, caso de obtener mayoría votos, pues no creemos que después de haber representado Hermandad en tiempos de bonanza, escoja momentos difíciles para separarse por su voluntad.—Basados en esto, votaremos aquí por él.—*Hermanos de Ambato*.

Quito, Diciembre 3 de 1932.—Francisco Jijón.—Ambato.

Gracias. Auxiliares Ambato y Quito deben haber recibido mi Circular al respecto.—*M. Jarrín*.

Ambato, Diciembre 2 de 1932.—*M. Jarrín*.—Quito.

Sentir Auxiliares, Riobamba y Ambato, exigen de Ud. máximo sacrificio.—*Inspector Jijón B.*

Bucay, Diciembre 3 de 1932.—Jarrín.—Quito.—cc. Auxiliares.

En todo momento los hermanos de esta dependencia, han tenido la mirada siempre fija en la persona que con asiduo, interés y patriotismo ha sabido manejar los destinos de la Hermandad Ferroviaria, sobre todo hoy que se tra a de los momentos más delicados y difíciles para la Institución, nos corresponde mantenernos en absoluta conducta y conseguir del señor Manuel Jarrín acepte reelección para presidente Hermandad Ferroviaria, en el próximo periodo, puesto que sus indiscutibles merecimientos en el

delicado manejo de la Institución ha puesto a prueba ante todos los empleados de la Compañía del Ferrocarril siendo así nuestra verdadera esperanza. Hoy con tal motivo tendremos una junta preparatoria; los resultados comunicará esta noche. Atento.—*Director Auxiliar de Bucay.*

Quito, Diciembre 3 de 1932.—Auxiliar Eloy Alfaro.—c. c. Auxiliar Huigra, Bucay, Riobamba, Ambato y Quito.

En todo tiempo me he creído obligado para los compañeros de trabajo, a los que, por las muchas pruebas de afecto con que me han distinguido, me he acostumbrado a considerarlos y quererlos como míos, haciendo míos sus triunfos y mis sinsabores cuando no han podido ver cumplidas sus aspiraciones. Si Uds. creen que absolutamente todos los empleados sabrán respaldar la acción del Presidente de la Hermandad Ferroviaria, en un momento dado, y si Uds. quieren continuaré con el alto honor de velar por el porvenir de los trabajadores, no importa que mi salud esté muy quebrantada cuando mi espíritu se encuentra aún fuerte para luchar con todas las resistencias.—*M. Jarrín.*

Alfaro, Diciembre 3 de 1932.—M. Jarrín G.—Quito.—Auxiliares.

Certificando nuestra carta anterior sobre la elección de Presidente de la Hermandad Ferroviaria la mayoría de esta Auxiliar, que es casi absoluta estamos convencidos que la honorabilidad de Ud. es la que debe seguir al frente de nuestra Institución, por lo tanto esperamos que Ud. dé una prueba más de compañerismo aceptando la reelección.—*Dirección Auxiliar de Eloy Alfaro.*

Bucay, Diciembre 4 de 1931.—M. Jarrín.—Quito.—c. c. Auxiliares, Eloy Alfaro, Huigra, Riobamba, Ambato y Quito.

Ratificando mi telegrama anterior, en nombre este Comité, permítome manifestar unánime adhesión trabajos reelección Presidente Hermandad Ferroviaria, próximo periodo. Atentamente.—*Director Auxiliar.*

Quito, Diciembre 4 de 1932.—Compañeros de Huigra.

Gracias. La unión sobre toda otra consideración. Estamos conformes. Con ella podemos seguir tranquilos y esperar mejores tiempos.—*M. Jarrín.*

Quito, Diciembre 5 de 1932.—Auxiliar, Eloy Alfaro, Bucay, Huigra, Riobamba, Ambato y Quito.

Renuevo mis agradecimientos a todos los que nuevamente han puesto su confianza en mí; y haré todo esfuerzo para corresponder a esa confianza.—*M. Jarrín.*

Quito, Diciembre 15 de 1932.—F. J. White.—Huigra.

Muy complacido y honrado con su telegrama de felicitación por mi reelección en la Presidencia de la Hermandad Ferroviaria. En toda circunstancia he procurado ser un lazo de unión entre los empleados y los dirigentes de la Empresa. Si algo he podido hacer por el progreso de la Institución, ha sido por el constante y oportuno apoyo que me han prestado los

altos dirigentes y especialmente Ud. para quien guardo mis mayores consideraciones. Confo en que en el porvenir se seguirá guardando esa cordialidad, para el bien de la Empresa y de los empleados.—*M. Jarrín.*

Huigra, Diciembre 15 de 1932.—*M. Jarrín.*

Verdaderamente me complace en felicitarle a Ud. por acertada elección de Presidente de la Hermandad Ferroviaria que nuevamente y de manera merecida ha recaído en su persona.—*F. J. White.*

Sesión Extraordinaria de la Comisión Ejecutiva de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador verificada el 12 de Diciembre de 1932

Se instala a las cinco de la tarde bajo la presidencia del Sr. M. A. Jarrín G. y con la asistencia de los siguientes Vocales Representantes de los respectivos Comités Auxiliares, señores Leopoldo Rivas B., Vicepresidente, por el Comité Auxiliar de Bucay; Ricardo Salvador por el Comité Auxiliar de Eloy Alfaro; Ernesto Manjarrés por el Comité Auxiliar de Huigra; Jorge Bustamante por el Comité Auxiliar de Riobamba; Harry Robinson por el Comité Auxiliar de Ambato; y, Alejandro Cevallos M., por el Comité Auxiliar de Quito. Actúa el infrascrito Secretario.

De acuerdo con lo indicado en la convocatoria para esta sesión, se lee el Art. 67 de los Estatutos vigentes, el que indica que, recibidos por la Comisión Ejecutiva los votos de todos los Comités Auxiliares, ésta declarará electo Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador al socio que hubiere obtenido mayoría de votos, y, en caso de empate, se decidirá por la suerte.

Se lee las actas de las Juntas Electorales de los Comités Auxiliares, las mismas que proclaman el siguiente resultado de las elecciones para Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador en el período de 1933 a 1934 verificadas el primer domingo de este mes de Diciembre, según lo preceptuado en el Art. 64 de los Estatutos:

CANDIDATOS	E. Alfaro	Bucay	Huigra	Riobamba	Ambato	Quito	TOTAL
M. A. Jarrín G.	140	24	23	43	28	89	347
Luis Chiriboga G.	4	1	1	0	0	0	6
L. Rivas B.	2	0	0	0	0	3	5
Jorge E. Borja	0	1	5	0	0	1	7
Miguel E. Matos	0	0	3	0	0	0	3
Jorge Bustamante	0	7	0	0	0	0	7
Alberto Esteves	0	0	0	0	0	8	8
Votos en Blanco	1	1	3	11	0	2	18
Votos anulados	1	0	0	0	3	0	4
TOTALES	148	34	35	54	31	103	405

El Total de los votos es de 405, de los cuales 347 corresponden al socio Sr. Manuel A. Jarrín G.

La Comisión Ejecutiva, previa constancia de la mayoría de votos con que ha salido favorecido el Sr. Manuel A. Jarrín G., lo declara legalmente electo y capacitado para desempeñar el cargo de Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador en el Período de 1933—1934.

Los señores Vocales acuerdan se dé a conocer el particular inmediatamente a todas las Auxiliares.

M. A. JARRIN G.
Presidente.

G. E. GUERRA.
Secretario de la C. E.

ESTADO DE LA HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR, EN LA ADMINISTRACION DEL ACTUAL

PRESIDENTE SEÑOR MANUEL A. JARRIN G. (1927 a 1932)

(EN SUCRES)

36

CUENTAS	1927	1928	1929	1930	1931	1932 Hasta Nbre.	TOTALES
ENTRADAS:							
Entrada Boletos Pasajes	8.499.35						8.499.35
" " Carga	7.353.60						7.353.60
" " Equipajes	2.910.15						2.910.15
" " Guías Provisionales	1.737.50						1.737.50
" " Cuotas Mensuales	8.791.97	8.868.70	10.845.25	18.006.15	16.622.09	12.821.25	73.755.41
" " Ingreso	750.00	1.330.00	1.065.00	1.842.50	961.00	409.00	6.357.50
Subvención "G. & Q." por Derechos H. F.	27.774.09	77.729.85	75.608.91	71.403.80	57.882.38	44.352.24	354.751.27
Cuota "G. & Q." para Departamento Médico				72.931.86	101.702.13	77.000.00	251.633.99
Entrada de Misceláneas			1.00	6.180.72	1.433.12	2.772.82	10.387.66
Entrada Cuotas Mortuorias	2.684.00	5.140.00	5.342.00	7.973.38	16.834.00	9.718.80	47.692.18
Premios & Comisiones			742.95	1.040.77	1.099.75	537.86	3.421.33
Intereses & Descuentos	2.474.60	1.791.09	3.428.73	5.088.18	1.429.53	2.843.90	21.056.03
Contribución Pro Damnificados "O"					139.00		139.00
TOTAL DE ENTRADAS	60.975.26	94.659.64	97.033.84	184.467.36	202.103.00	150.455.87	789.694.97
GASTOS:							
Separación de Empleados	14.127.29	16.629.60	14.128.00	17.981.00	10.609.64	21.087.90	94.563.43
Suspensión de Empleados	675.50	401.10				84.80	1.161.40
Cuenta de Funerales	554.05	1.010.00	952.40	557.45	2.400.00	1.038.80	6.512.70
" " Auxilios		109.50	425.00	1.089.62	100.00	144.00	1.818.12
Roles de Pago de Empleados H. F.	14.947.80	17.152.00	19.038.20	14.419.15	14.221.25	12.315.00	92.593.40
Roles de Pago de Pensiones a Herederos	4.034.77	7.076.47	8.953.84	11.834.46	22.168.33	14.145.395	68.013.265
Roles de Pago Becas H. F.				359.35	736.00	780.00	1.875.35
" " Incapacidad de Trabajo	562.50	807.50	722.50	1.008.98	2.072.75	1.369.70	6.543.93
Gastos Generales	254.50	2.267.95	2.784.79	5.762.13	1.240.20	839.80	13.149.37
Impuestos & Retribuciones	223.93	121.03	9.60	11.60	5.20		371.36
Pólizas Mortuorias Pagadas 1932	2.570.00	4.540.00	3.783.62	4.333.60	15.622.00	6.363.00	37.312.22
Cuenta de Enfermedades	2.084.55	4.749.53	2.216.75				9.050.83
Comisión Ejecutiva Huigra	3.50						3.50
" " Quito	102.80		172.15				274.95
Premios & Comisiones	25.50						25.50
Gastos de Representación	2.831.25	373.05	1.087.60				4.291.90
Papelaria y Utiles	994.90	84.20	97.00				1.176.10
TOTAL VARIAS CUENTAS	43.992.84	55.621.93	54.371.45	57.207.34	69.175.87	58.938.565	338.737.425

MARIZ DEL DIAHUI

Casas de Alojamiento	"J"	1.313.85	1.643.34	1.609.29	2.081.75	2.023.20	2.208.40	10.877.83
" "	"D"	1.394.10	1.896.50	2.563.25	2.268.65	2.211.10	1.677.85	11.711.45
" "	"C"	2.033.42	2.298.11	2.822.95	2.816.14	2.864.01	2.185.63	15.020.26
" "	"JC"				834.12	999.90		1.834.02
" "	"RH"	560.00			5.00			565.00
" "	"BJ"	5.60	385.88		1.161.60	1.106.95	478.65	3.138.68
" "	"FA"	1.410.70	274.30	493.70	790.80	904.65	836.05	4.740.20
TOTAL CASAS ALOJAMIENTO		6.747.67	6.498.13	7.189.19	9.958.06	10.109.81	7.384.58	47.887.44
Comité Auxiliar	"G"	196.00	660.00	660.00	950.00	900.00	871.00	4.237.00
" "	"D"	30.00		157.45	180.00	180.00	265.00	812.95
" "	"C"				220.00	300.00	860.00	1.380.00
" "	"RH"	250.00	600.00	600.00	480.00	1.055.00	165.00	3.150.00
" "	"BJ"	68.00			222.00	2.007.50	618.00	2.915.50
" "	"FA"	36.50	1.340.00	330.00	200.00	678.43	358.00	2.940.93
TOTAL COMITES AUXILIARES		580.50	2.600.00	1.747.95	2.252.00	5.118.93	3.137.00	15.436.38
Departamento Médico: Auxiliar	"G"				6.427.35	6.919.25	4.857.30	18.203.90
" "	"D"				6.030.65	4.195.20	3.657.99	13.883.84
" "	"C"				1.992.30	2.393.55	2.533.51	6.919.66
" "	"RH"				54.429.74	61.016.67	52.698.929	168.145.339
" "	"BJ"				3.149.40	3.796.04	3.325.03	10.270.47
" "	"FA"				12.660.90	15.962.96	12.967.92	41.591.78
" "	Clínicas Extrañas				6.330.75	6.278.20	4.033.80	16.642.75
TOTAL DEPARTAMENTO MEDICO					91.021.09	100.561.87	84.074.779	275.657.739
GRAN TOTAL GASTOS		51.321.01	64.720.06	63.308.50	160.438.49	184.965.98	152.964.754	677.718.884
ENTRADAS NETAS		9.654.25	29.939.58	33.725.25	24.028.87	17.137.02	2.508.884	111.976.086

Quito, Diciembre 15 de 1932

Es conforme,

Luis Chiriboga G.

Tesorero.

Gonzalo Guerra P.

Contador.

COMUNICACIONES OFICIALES

Quito, Noviembre 22 de 1932.

Sr. Dr. Dn.

Daniel Córdova Toral,
Ministro de Guerra y Marina,
Ciudad.

Señor Ministro:

Es en mi poder su atento oficio N° 527, que lo he recibido junto con el Reglamento para Clubs de Tiro. He tomado nota del aplauso de Ud. a la manifestación de patriotismo de los empleados y obreros del Ferrocarril del Sur por el ofrecimiento de su contingente para la defensa de la Patria, aplauso que será de mucho aliento para cada uno de los empleados y obreros, por venir del más alto representante del Ejército.

Me permito llamar la atención de Ud., señor Ministro, acerca del Requisito que consta en el Reglamento, relacionado con la formación de Clubs, cuyos Estatutos deberán previamente ser aprobados por el Ejecutivo.

La Hermandad Ferroviaria del Ecuador, que tiene largo tiempo de vida, con sus Estatutos ya aprobados, creemos debe encontrarse exenta de esa exigencia, ya que cuenta con su Directorio Central y sendos Directorios Auxiliares en los lugares de mayor concentración de sus asociados, como son Eloy Alfaro (Durán), Bucay, Huigra, Riobamba, Ambato y Quito, Directorios que tomarían bajo su responsabilidad todo cuanto fuere necesario para obtener la práctica militar que anhelamos.

Confío, señor Ministro, que esta pequeña información que me he tomado la libertad de dar a Ud. será suficiente para que se digne instruir a quien corresponda, se proporcione a las concentraciones indicadas con los instructores y material necesario.

Del señor Ministro, Atto. y S. S.

M. A. JARRIN G.

Presidente de la H. F.

Quito, Noviembre 23 de 1932.

Señor Dn.

R. J. White,
Gerente General de la G. & Q.
Huigra.

Señor Gerente:

El suscrito, en representación de todos los socios de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, solicitó del Supremo Gobierno la instrucción de tiro para las diversas agrupaciones de empleados y obreros que componen los Comités Auxiliares, y, el Ministerio de Guerra y Marina en oficio de 24 del presente mes, da a conocer su resolución de nombrar los Oficiales Instructores para todas las concentraciones de la línea.

Sobre el particular, se ha dirigido a los Directores de las Auxiliares, manifestándoles la necesidad de que señalen días y horas adecuados para que reciban la instrucción en el mayor número posible, sin que sufra detrimento alguno la Empresa ni ninguno de los socios en cuanto atañe al cumplimiento en el trabajo.

Con este motivo, desearía molestar la atención del Sr. Gerente, en el sentido de que a los Oficiales Instructores que tengan que trasladarse posi-

blemente de Eloy Alfaro a Bucay y de Riobamba a Huigra, en los días señalados y cuyos nombres los dará a conocer el Ministerio oportunamente, se sirva concederles el pasaje libre.

Del señor Gerente, muy atento y S^o S.

M. A. JARRIN G.

Presidente.

c. c. M. A. Navarro

Quito, Noviembre 25 de 1932.

Señor Director de la Auxiliar

G, D, C, RH, BJ y FA.

Muy señor mío:

He recibido del Ministerio de Guerra y Marina un oficio en el que me comunica que va a nombrar ya los Oficiales Instructores para todas las concentraciones de obreros y empleados del Ferrocarril del Sur, es decir, en nuestra organización, para los respectivos Comités Auxiliares.

Es necesario que cada Directorio de Comité, señale el día más apropiado para la instrucción, puesto que se necesita la concurrencia del mayor número de socios. El Director de la Auxiliar es propiamente el Jefe de cada concentración y a él estarán subordinados todos los socios, con la obligación estricta de asistencia y bajo la sanción de una multa en caso contrario, sobre todo si la inasistencia es injustificada. Esto último creo no habrá lugar dado el espíritu patriótico que anima a todos los ferroviarios; la seriedad de la Institución está respaldada con la buena voluntad de sus asociados.

Es indispensable que cada uno adquiera los conocimientos, siquiera rudimentarios, para ser un buen ciudadano y para que, en cualquier momento que la Patria reclame el contingente de sus hijos, éstos estén capacitados moral y materialmente para atender a su llamada; no es de esperar el toque de guerra para alistarse sin conocimientos, sino de sentirse eficientes siempre, para ser factores útiles cuando el caso lo requiera.

Recomiendo al señor Director poner de su parte el entusiasmo debido y comunicarme lo más pronto el día y horas y más pormenores que fueren necesarios para la realización eficaz de la instrucción.

Atentamente,

M. A. JARRIN G.

Presidente.

c. c. M. A. Navarro.

Quito, Noviembre 29 de 1932.

Señor M. A. Navarro,

Presidente.

Quito.

Sr. Presidente:

Accidentes de Trabajo

De conformidad con las instrucciones contenidas en la copia de la comunicación dirigida al Presidente de la Hermandad Ferroviaria, de fecha 16 de los corrientes, me es grato manifestar a Ud. que he impartido las ór-

denes convenientes a efecto de que siempre cuando ocurran casos de avería inevitables a los empleados, y siempre que no se comprobare descuido alguno de parte de ellos, se les abone su sueldo íntegro, hasta que puedan regresar al servicio.

Atto. y S. S.

(f) F. J. WHITE,

Gerente General

c. c. Presidente H. F.

Quito, Diciembre 9 de 1932.

Señor Director de la Auxiliar
G, D, C, RH, BJ y FA:

La Auxiliar de Eloy Alfaro tuvo la iniciativa de dotar a sus asociados de un aparato de radio, cuyo valor, a pedido de sus componentes, debía ser cubierto con descuentos mensuales de veinte centavos hasta la total cancelación, siendo la H. F. la que debía suscribir el contrato.

El sistema de adquisición debía ser con opción a sorteo, por existir esa forma de venta en la casa Levy de Guayaquil, expendedora de los radios "Majestic".

El Presidente de la H. F. encontró muy aceptable la proposición de la Auxiliar de Eloy Alfaro, al mismo tiempo que la oferta inmediata que hiciera la Casa Levy y había que tratar de dotar de este adelanto a todas las Auxiliares, aprovechando el sistema de sorteo que resulta más ventajoso al tomar un número mayor de contratos por la sencilla razón de la mayor probabilidad de ser favorecidos.

La Comisión Ejecutiva, interpretando el sentir de la mayoría de los asociados, autorizó al Presidente para la negociación y se suscribieron los contratos para la compra en la forma indicada. Estos aparatos deberán ser instalados en el plazo de noventa días, es decir, muy anticipadamente, en vista de ser la H. F. la responsable en el cumplimiento de los contratos.

Juzgamos que los hermanos todos, no sólo aprobarán sino que aplaudirán por esta adquisición que significa un adelanto de alta cultura y de beneficio común al cambio de una cuota mensual casi insignificante como es la de \$/. 0,25 que se ha fijado.

He ordenado se hagan las deducciones indicadas a todos los miembros de la Hermandad Ferroviaria a partir del presente mes, y, estimaré que el señor Director se sirva hacer conocer este particular a todos los que forman parte de su Comité.

El Presidente de la H. F. abraza la esperanza de que así como en esta ocasión, con la cooperación de todos los socios poco a poco iremos adquiriendo las innovaciones que ofrece la actual civilización.

Atentamente,

M. A. JARRIN G.

Presidente.

Compañero del Riel: LA COOPERATIVA DE CONSUMOS

es suya; se la fundó para Ud.; y en ella está invertido su dinero. Todo lo que necesite compre en su almacén; pues que al comprar en almacenes extraños, está laborando en contra de sus propios intereses. El Agente Viajero le atenderá en todos sus pedidos.

Anuncie Ud.

en "Nariz del Diablo", la Revista que circula con profusión dentro y fuera del país. Puede ser para Ud. un factor de valía en la propaganda de su negocio.

SERVICIOS DE LA HERMANDAD FERROVIARIA DEPARTAMENTO MEDICO

Quito, Diciembre 21 de 1932.

Señor Don
M. A. Navarro,
Presidente de la G. & Q. Ry. Co.,
Oficina.

Señor Presidente:

Para su conocimiento tengo el honor de transcribirle, el Informe Técnico del Departamento Médico por el mes de Noviembre del presente año, que se ha servido enviarme el doctor Alcívar:

Señor don M. A. Jarrín G.—Presidente de la H. F.—Quito.—Muy señor mío:—Comunico a Ud. para su conocimiento, que el movimiento registrado en el Departamento Médico, durante el mes de Noviembre, ha sido el siguiente:

HOSPITAL DE HUIGRA: Enfermos 118, Consultas 865, Operaciones 18, Extracciones dentales 31, Exámenes laboratorio 0 y Defunciones 1.
DISPENSARIO DE HUIGRA: Enfermos 255 y Consultas 719.
AUXILIAR DE ELOY ALFARO: Sección Durán: Enfermos 172, Consultas 1.330, Sección Guayaquil: Enfermos 9, Consultas 99.
AUXILIAR DE BUCAY: Enfermos 106, Consultas 619.
AUXILIAR DE RIOBAMBA: Enfermos 10, Consultas 31.
AUXILIAR DE AMBATO: Enfermos 11, Consultas 56.
AUXILIAR DE QUITO: Enfermos 45, Consultas 196.

Atento y S. S., (f.) Dr. Luis E. Alcívar.—Cirujano en Jefe".

Del Sr. Presidente, muy atento y S. S.,

M. A. JARRIN G.
Presidente.



BALANCE GENERAL

Al 30 de Noviembre de 1932

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos:		Sueldos no Reclamados em-	
Acciones H. F.....	S/. 50.000,00	pleados H. F.....	S/. 205,05
Cooperativa de Consumos:		Sueldos no Reclamados De-	
Fondo de Previsión.....		partamento Médico.....	2.194,70
Cooperativa de Consumos:		Pensiones no Reclamadas..	
Depósitos Cuenta Corriente	79.188,93	Pensiones Incapacidad no	
Banco Central del Ecuador:		Reclamadas	
Acciones Clase (B).....	1.000,00	Cuenta Suspensa H. F.....	300,05
Departamento Médico:		Correcciones Crédito.....	
Medicinas Hospital Alfaro		Pólizas Mortuorias no Re-	
Departamento Médico:		clamadas	1.422,00
Medicinas Hospital Huigra	298,743	Departamento Médico:	
Diversos Deudores & Acre-		Cuenta Suspensa "RH"....	55,972
dores	2.829,13	Departamento Médico:	
Propiedades Eloy Alfaro...	8.232,55	Cuenta Suspensa "FA"....	56,68
Propiedades Huigra	1.686,14	Departamento Médico:	
Pensiones Incapacidad No		Medicinas Hospital "FA".	915,98
Reclamada.....	30,00	Departamento Médico:	
Pensiones H. F. No Recadas.	90,945	Medicinas Hospital "RH".	
Cuenta Insignias H. F.....	1.312,10	Perdidas & Ganancias 1931	145.170,89
Cuenta Radios Comité Au-		Pérdidas en 1932	2.508,884
xiliarios.....	2.250,00		
Caja: efectivo para Diciembre			
de 1932.....	1.003,91		
BALANCE.....	S/. 147.902,448	BALANCE.....	S/. 147.902,448

DE TRANSITO

en la Capital se encuentra el señor don J. A. Chacón del Campo, experto en reparaciones y construcciones de Pianos y Pianolas.

Dirección: FERIA I. DE MUESTRAS.

EL REPUTADO ARTISTA, SEÑOR DON
REMIGIO NOROÑA,
CUYOS TRABAJOS FOTOGRAFICOS
LE COLOCAN EN PRIMERA LINEA
ENTRE LOS PROFESIONALES DE
SU GENERO.



EL SEÑOR NOROÑA, ADEMAS, ES
UN ELEMENTO DE INICIATIVA Y
ACCION, COMO LO COMPRUEBAN
SUS EXITOS EN LAS MÚLTIPLES
ACTIVIDADES A QUE SE HA
DEDICADO.

NOCHE BUENA DE AMERICA

Llorandiña de niño en el rebozo
de la noche. Recortes de aldehuclas
sorprenidas al estallar retozo
de cohetes. Serrín de lentejuclas.

Una chispa de Dios quema el establo
que la luna recubre con las palmas
de sus rayos húmedos, y hay vocablo
de astro en el regocijo de las almas.

El recién nacido mueve la noche
con las manos, estrellitas marinas
da aljófarc y de luz, y un ángel, broche
de cuna, remece aguas cristalinas.

La virgen, hierba que se huele, busca
en su camisa el pecho doloroso
para dárselo al niño que apeñusea
a la punta sus labios de goloso.

Florecido azahar luce el Patriarca
detrás de una fauna de alegrías;
no osa tocar al niño, en su comarca
sus manos eran de carpinterías.

Vienen los Reyes Magos, una foca
estelar les guía. Como señales
un camello se postra, habla una roca
y los algononeros dan zagales.

Los pastores asoman como gritos,
les sigue los rebaños de su cuido,
y ofrecen recenales, velloncitos
de luna de Enero, al recién nacido.

En un cesto de coros se adormila
la Sagrada Familia. Todo vaga
entre el buey y la mula en una pila
de pienso con olor a verdolaga.

Juguete hecho de trozos de colores
y enjuyado de aromas de viancicos
en fiesta de jocotes tronadores
y de parlitorías de pericos.

Zuño de risa fresca de naranja
se mezcla al Gloria al Padre en campanillas.
Noche Buena de América en la granja
con árboles y nubes de rodillas.

MIGUEL ANGEL ASTURIAS.



NOTAS BREVES

PALABRAS DE DICIEMBRE

La carga ha sido pesada. Cuando iniciamos la ruta de 1932, la esperanza nos brindó horizontes claros, senderos floridos, anhelos eternos. Mas la desilución que nos asechaba en el primer recodo, nos señaló el verdadero camino, por el cual hemos avanzado con los pies ensangrentados, con el alma adolorida. La vida que podía suavizarnos los días sombríos, nos ha torturado como nunca. Nuestro optimismo hubo de refugiarse en el limbo del pesimismo.

Mas de una vez caíamos sin aliento, sin fuerzas para contener en nuestros frágiles hombros la cruz que anonadó a Cristo, pero el azote del destino nos obligó a levantarnos y seguir su señal. Y si hemos avanzado doce pasos —queremos decir doce meses— lo debemos a nuestro enorme deseo de renovación, siempre engañada, pero nunca desesperanzada.

Con cuántas penas se amasa el porvenir de los ciudadanos de mañana. Con cuántas lágrimas se alza la planta del amor, de la vida.

Al iniciar esta nota, pensábamos sintetizar en algunas líneas los días vividos por nuestra turbulenta ciudadanía, mas vemos que en tan poco trecho se ha sepultado más de una esperanza. Y volver a descubrir nuestras dolencias parécenos una tarea muy cruel. Los frutos caídos del árbol de la patria antes de madurar son abundantes, y el tiempo es tan corto para contarlos pacientemente. Sólo nos queda la palabra para maldecir las hecatombes y la memoria para atormentar a sus autores. ¿Quién se aventura seguir la huella del suspiro que queda como pétalo muerto en la impavidez de los espinos?

Empero, hay hechos que por más que se quiera borrarlos con el olvido, permanecen frescos, como voces acusadoras de nuestra falta de civismo, de nuestro egoísmo fatal, de nuestra ambición desmedida...

La política cruda, agresiva, irrazonable, desarrollada hace poco, quizá como en ninguna época de fingido patriotismo, significa para el pueblo ecuatoriano el dolor de una vía crucis punsante. El pueblo, el pueblo víctima siempre del odio de los pulpos de la política, tiñó con sangre una parte de nuestra senda, quizá la que guardaba el germen del verdadero civismo.

No quisiéramos avivar las llagas sin cicatriz que señala nuestra pobreza civilista, pero está tan cerca la fecha de las tragedias, que intentar olvidarlas nos parece más difícil que vaciar las aguas de un océano.

¿Pues, para qué recordar hechos grabados profundamente en el pórtico de la Historia? ¿Para qué contar las miserias y desatinos de nuestros gobernantes si la vida nos dice: ¡Avanza! El porvenir está al frente? ¿Para qué recordar nombres que no vivirán en la Historia sin arrancar de las futuras generaciones frases de reproche?

Con todas nuestras desventuras ya debíamos exasperarnos o enloquecernos, pero la llama que ya está naciendo en el nuevo año, nos hace incorporarnos y cobrar nuevas energías. Ah, el camino es tan sombrío.

Y si el destino nos manda avanzar, continuaremos alargándolo con el fervor de nuestros pasos, llevando eso sí, a manera de bandera sagrada, la flor de la resignación; y en el espíritu la sonrisa de la alegría. Ella tiene siempre para los hombres una lágrima que pueda aplacar nuestra sed devoradora.

CLANDESTINAMENTE...

A última hora, estando ya en prensa este número, en forma furtiva y miedosa, como quien dice: entre gallos y media noche, ha circulado un folleto anónimo, con el sugestivo título de "Doce millones de sucres", contraído, como puede suponerse, a mantener la campaña de difamación y escándalo contra la Compañía del Ferrocarril del Sur, por parte de ciertos elementos que creen sobreponerse, con las suspicacias de su criterio apasionado y erróneo, a las realidades de una situación bien definida y orientada, que está al margen del comentario mal intencionado y perverso.

Un nuevo fruto de la inquina y del despecho que se debaten al redor del Ferrocarril, con la esperanza de ciertas ventajas personales imposibles!!

Pero como pudiera hacer alguna impresión la serie de sofismas y argumentaciones falsas y desprovistas de todo fundamento de la publicación aquella, en el ánimo de las gentes que no se cuidan de analizar serenamente los hechos, a la luz de la razón y de la justicia, nos proponemos confundir, con datos concretos y comprobados, al autor o autores de "Los doce millones", que no tienen la energía de exhibir sus nombres ni menos de asumir la actitud caballerosa y leal que cumple a los hombres de bien, que cuentan con la tranquilidad de su conciencia y no acuden nunca a los medios vedados de la calumnia para satisfacer enconos o resentimientos injustos.

BIENVENIDA

Se la damos a nuestro distinguido amigo y compañero, don Adriano Cobo, Vicepresidente del Ferrocarril del Sur, que, procedente de los Estados Unidos de Norte América, se encuentra en esta ciudad, haciendo votos porque su permanencia le sea grata y placentera, en el seno de sus allegados y numerosos amigos.

The Guayaquil and Quito Railway Company

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

CUADRO DE ENTRADAS DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1932.

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Reservados	Equipajes	Teléfonos	TOTAL
Guayaquil	156.918,02	16.724,70	771,10	4.394,31	1.234,10	180.042,26
Alfaro	65.922,53	6.567,80	190,45	841,46	14,80	73.537,04
Yaguachi	5.775,05	853,80	.....	165,01	17,90	6.811,76
Milagro	21.216,52	2.034,00	31,65	208,18	61,70	23.552,05
Venecia	2.931,64	103,05	.....	12,29	42,80	3.089,78
Naranjito	55.485,04	1.179,10	.....	135,28	249,10	57.048,52
Barraganetal	11.663,11	142,20	.....	24,16	67,30	11.896,77
Bucay	699,35	509,00	.....	24,79	44,40	1.277,54
Naranjapata	447,13	45,56	.....	2,61	11,40	506,69
Huigra	1.226,43	693,00	2,00	319,86	64,10	2.305,39
Chanchán	1.921,58	71,60	.....	113,37	30,40	2.136,95
Sibambe	260,29	1.906,50	6,00	77,58	2,30	2.252,67
Alausí	4.711,03	893,55	.....	182,15	107,00	5.894,73
Tixán	2.020,07	127,75	.....	33,42	8,80	2.189,04
Palмира	4.974,62	61,35	.....	65,11	28,30	5.128,38
Guamote	5.509,37	280,70	.....	53,57	49,90	5.893,54
Cajabamba	2.192,71	262,70	.....	57,20	21,80	2.534,41
Riobamba	27.379,56	8.996,05	499,35	707,50	861,35	38.443,81
Luisa	0,94	0,90	.....	3,85	2,50	8,19
Urbina .....	.....	.....	.....	.....	0,70	0,70
Mocha	401,85	211,85	.....	72,70	4,60	691,00
Cevallos	6.764,14	110,00	.....	84,06	13,40	6.991,60
Ambato	33.378,80	1.391,30	13,00	498,83	758,25	36.041,18
Cunchibamba	565,76	79,30	.....	24,14	34,70	704,90
Salcedo	3.849,75	178,80	.....	45,54	72,50	4.146,59
Latacunga	4.641,16	834,90	.....	104,69	285,50	5.866,25
Lasso	2.620,03	256,70	.....	7,02	145,00	3.028,75
Cotopaxi	52,51	28,10	.....	18,95	1,70	101,26
Muchachi	2.062,21	150,35	.....	1,05	5,70	2.219,91
Alcázar	1.406,48	100,70	.....	1,20	40,70	1.555,08
Tambillo	455,77	144,45	.....	1,00	4,30	605,52
Chimbacalle	15.414,14	9.282,45	264,50	1.969,85	12,40	26.943,34
Quito .....	.....	477,85	52,50	.....	899,70	1.430,05
Compañía } Quito-Elds. Extraña } Sbbe.- Cca.	2.332,27 119,92	.....	.....	61,58 67,87	.....	2.393,85 187,79
Trenes Espectales .....	.....	6.305,00	.....	.....	.....	6.305,00
Conductores .....	.....	4.762,85	.....	1.213,95	.....	5.976,80
Libros kilométricos .....	.....	1.485,65	.....	.....	.....	1.485,65
TOTAL	445.340,78	67.250,55	1.830,55	11.594,76	5.199,10	531.224,74

MANUEL A. JARRIN G.

AUDITOR INTERINO.

ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A NOVIEMBRE 30 DE 1932

ACTIVO	PASIVO
FONDOS DISPONIBLES	ADEUDADO AL PUBLICO
Caja..... \$ 128,778,88	En Cuenta Corriente..... \$ 668,212,38
Depósitos en el Banco Central..... 144,377,07	Depósitos a la Vista..... 8,710,00
Depósitos en otros Bancos del país..... 99,697,22	Depósitos a Plazo (más de 30 días)..... 767,330,49
Depósitos en Bancos del Exterior..... 15,821,16	Depósitos a Plazo (menos de 30 días)..... 2,655,00
\$ 388,673,33	Varios Acreedores..... 11,512,09
CARTERA, PRESTAMOS, ETC.	\$ 1'458,409,96
Garantía a orden del Superintendente en el Banco Central..... \$ 25,000,00	ADEUDADO A BANCOS
Con firmas y prendarios redescontables en el Banco Central..... 798,159,55	A Bancos del País..... \$ 82,208,69
Firmas y prendarios no redescontables..... 112,750,32	A Bancos y Corresponsales Extranjeros..... 14,073,71
Avances en Cuentas Corrientes..... 474,279,08	Redescuentos en el Banco Central..... 308,054,45
Préstamos sin cédulas..... 342,531,72	Redescuentos en otros Bancos del País..... 19,810,00
Otros Préstamos (varios deudores, intereses por cobrar, gastos judiciales recobrables, etc.).... 239,259,30	\$ 421,141,85
Cartera en Monedas Extranjeras..... 32,238,95	OTRAS CUENTAS DEL PASIVO
\$ 1'925,209,18	Acceptaciones (por Contra)..... \$ 335,000,00
INVERSIONES	ADEUDADO A ACCIONISTAS
Bonos, etc. del Gobierno y otras Entidades..... \$ 1,968,76	Capital Pagado..... \$ 500,000,00
Otros Bonos y Acciones..... 73,612,29	Fondo de Reserva..... 140,000,00
Cédulas de otros Bancos..... 64,177,12	Reservas Adicionales..... 28,529,17
Acciones Banco Central-Clase A..... 99,000,00	\$ 668,529,17
Mobiliario..... 57,652,70	OTRAS CUENTAS DEL HABER
\$ 296,406,47	Intereses, Comisiones, Cambios, Arrendamientos, etc. etc..... \$ 3,905,15
OTRAS CUENTAS DEL ACTIVO	\$ 2'906,586,13
Acceptaciones de este Banco..... \$ 385,000,00	
OTRAS CUENTAS DEL DEBE	
Gastos de Administración, Intereses, arriendos, impuestos, etc. etc..... \$ 28,623,15	
\$ 2'996,596,13	
CUENTAS DE ORDEN	
Valores en Cobranzas..... \$ 763,766,62	Depósitos de Valores en Cobranzas..... \$ 763,766,62
" " Custodia..... 866,800,00	" " " " Custodia..... 866,800,00
" " Garantía..... 688,346,12	" " " " Garantía..... 688,346,12
\$ 2'998,712,74	\$ 2'998,712,74

A. F. Hidalgo,
Contador.

Rafael Almeida Borja
Gerente.

LA INTERNACIONAL

Es la Fábrica que mejores y más baratas telas trabaja para vestidos de hombre y de mujer. Cerciórese de lo dicho comprándolas en su Almacén del Pasaje Tobar.

COMPRO ORO:

SELLADO, EN POLVO Y EN BARRAS

M. M. JARAMILLO ARTEAGA

TELEFONO 2-6-9.

CHILE 45

BOTICA UNIVERSAL

ENDARA & GUZMAN.--FARMACEUTICOS

ESTABLECIDOS EN EL AÑO DE 1912.

Establecimiento favorito del público y profesión médica.
Servicio correcto y escrupulosidad en el despacho de recetas.
La Botica de renombre por la comodidad en precios.

PLAZA DEL TEATRO.—ESQUINA

TELEFONO 6-95

APARTADO N° 13

Donde encontrar un excelente surtido en
Confites, Caramelos y Galletas?

CONOCE UD. LA FABRICA MAS ANTIGUA DE QUITO:

LA LORENA

SITUADA EN LA AVENIDA 24 DE MAYO!

Pues allí, encontrará, toda esta clase de artículos,
para su gusto más exigente. ACUDA Y SE CONVENCERA

