

NARIZ DEL DIABLO



83



NARIZ DEL DIABLO

PUBLICACIÓN MENSUAL DEL
FERROCARRIL DEL SUR

LA REVISTA ILUSTRADA
DE MAS AMPLIA ACOGI-
DA Y DE MAYOR CIRCU-
LACION EN EL PAIS, CON
ABUNDANTE CORRES-
PONDENCIA DEL
EXTERIOR

DIRECTOR:
LEOPOLDO RIVAS B.
P. O. BOX 159

REDACCIÓN Y GERENCIA:
VICTOR OVIEDO
TELEFONO NUMERO 98
APARTADO NUMERO 85

**TARIFAS
ESPECIALES PARA
ANUNCIOS**

PRECIO DE ESTE NUMERO
UN SUCRE

QUITO - ECUADOR

*La presente edición se ha cedido al
Comité Auxiliar de la Hermandad Ferroviaria
que funciona en Quito, encargado de
preparar las festividades conmemorativas, en el
próximo mes de Junio, de las
Bodas de Plata
del arribo del Ferrocarril Trasandino a la
Capital de la República.*



**ASAMBLEA DE DELEGADOS DE LA HERMANDAD
FERROVIARIA DEL ECUADOR, VERIFICADA EN
QUITO EL 8 DE ENERO DE 1933.**

Instaló la Asamblea el señor Manuel A. Jarrín G., Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador a las cuatro de la tarde, con la asistencia del Excelentísimo señor don Juan de Dios Martínez Mera, Presidente de la República; del señor Juan Francisco Orellana, Ministro de la Guerra; del señor Alfredo Espinoza Palacios, Ministro de Ferrocarriles; de los señores Manuel A. Navarro y Adriano Cobo, Presidente y Vicepresidente de la Guayaquil and Quito Railway Company, invitados de honor; concurrió también especialmente invitado el señor Coronel don Carlos Flores Guerra; los Delegados acreditados respectivamente por los Comités Auxiliares de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, en la forma siguiente: por Eloy Alfaro (Durán) señores Francisco Flor y Gabriel J. Núñez; por Bucay, señores Daniel Barragán y Sergio Arellano; por Huigra, señores Reinaldo Bastidas y Heriberto Borja; por Riobamba, señor doctor Tomás Cordero Crespo y señor Vicente Aguas; por Ambato, doctores Manuel Romero y Gabriel Román; y por Quito, los señores Ernesto Jaramillo y Ernesto Manjarrés.—Concurrieron los señores miembros de la Comisión Ejecutiva a posesionarse en el orden siguiente:

VOCALES PRINCIPALES:

por la Auxiliar de Eloy Alfaro, señor Alberto Esteves (ausente en comisión del servicio);
por la Auxiliar de Bucay, señor Alejandro Cevallos M.;
por la Auxiliar de Huigra, señor Jorge Ernesto Borja;
por la Auxiliar de Riobamba, señor Jorge Bustamante;
por la Auxiliar de Ambato, señor Leopoldo Rivas B.; y
por la Auxiliar de Quito, señor Enrique M. García C.

VOCALES SUPLENTES:

por la Auxiliar de Eloy Alfaro, señor Vidal Montáfar;
por la Auxiliar de Bucay, señor Adolfo Velastegui;
por la Auxiliar de Huigra, señor Luis F. Ponce;
por la Auxiliar de Riobamba, señor Miguel E. Matos;
por la Auxiliar de Ambato, señor Roberto Simmons A.; y
por la Auxiliar de Quito, señor Ricardo Salvador.

También se anotó la concurrencia de más de setenta hermanos ferroviarios.

Actuó de Secretario el mismo de la Comisión Ejecutiva señor Guillermo E. Guerra.

El señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, leyó el siguiente discurso inicial de la sesión:

Excelentísimo señor Presidente de la República, señor Presidente del Ferrocarril del Sur, señores, Hermanos:

EXCELENTÍSIMO SEÑOR PRESIDENTE:

Es motivo de gratitud para todos los empleados ferroviarios el que, no obstante el alto sitio que ocupáis en la República, os hayáis dignado venir a nuestro Centro, a solemnizar con vuestra presencia este acto, en el que los Delegados de todos los empleados del Ferrocarril del Sur, que componen la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, van a recibir cuentas del que con el carácter de Presidente de la Institución ha presidido sus actos en el período que terminó el 31 del pasado Diciembre, para luego posesionar al nuevo Presidente y a la Comisión Ejecutiva que registrarán los destinos de la Hermandad en los años de 1933 y 1934.

No obstante que os halláis investido del alto carácter de primer ciudadano de la República, no habéis creído desdorado estrechar la mano del obrero ferroviario; mano que una vez extendida es para aquel que la estrecha una franca promesa de amistad leal y noble. Bien sabéis, señor, que el corazón del obrero no encierra dobleces ni egoísmos; que el obrero no busca oportunidades para hacer su situación, pues que él siente con orgullo que su vida, aún cuando muchas veces misera y cruel, se la debe a su propio esfuerzo, sin mezcla de humillación ni claudicaciones. El obrero ferroviario ha querido teneros en su seno para que conozcais su organización y sepáis de sus aspiraciones, cosas ambas de las que espero que, con vuestra clarísima inteligencia, sabréis daros cuenta en el curso de esta ceremonia, la que, con vuestro permiso, la vamos a comenzar.

HERMANOS:

Por cuarta vez tengo la satisfacción de presentarme ante vosotros, para daros cuenta de mis actos, a pesar de que todos los conocéis ampliamente, pues que en toda circunstancia he procurado que tengan la claridad del cristal, para que a través de ellos veáis la rectitud de mi conciencia.

Hace cinco años nueve meses, cuando por primera vez tuvisteis la gentileza de honrarme con el alto cargo de Presidente de la Hermandad Ferroviaria, os dije que no adelantaba ningún programa por cuanto no era de mi temperamento hacer ofertas que podían ser o no cumplidas; mas también añadí que no escatimaría ningún esfuerzo para hacer de nuestra Institución la primera de la República. Vosotros me direis si esto ha sido o no cumplido. Os consta, no he escatimado ningún esfuerzo: mi voluntad, mis aptitudes, aún cuando escasas, mi tranquilidad y mi salud puse al servicio de todos los empleados de la Guayaquil and Quito, fuesen o no hermanos.

En el seno de nuestra Institución se han hecho muchos bienes y se han cometido también errores; mas es preciso declarar honradamente que todo el bien se lo debe a vosotros, a vuestra cooperación, y que los errores son sólo míos; mas vosotros, siempre gentiles, concededores de la sinceridad de mis propósitos guiados todos a obtener el mayor prestigio para nuestra Hermandad, no solo me los habeis disculpado, sino que, más aún, habeis

sabido alentarme con vuestra adhesión. Esto y la intensa satisfacción que produce al espíritu el deber cumplido, han servido de bálsamo en mis horas de dolor, cuando he pensado en cuanto se pudo hacer; cuán grande hubiera sido el prestigio de la Hermandad Ferroviaria, si la crisis traidora no hubiera cortado todo vuelo a las aspiraciones, dejando en el corazón el amargo desaliento. Mas por esto no creáis que se ha muerto la esperanza: este divino sentimiento que hace viril a la humanidad, desaparece únicamente en los espíritus cobardes para la lucha. Días mejores vendrán. Creo que la hora del resurgimiento del País ha llegado, pues que todo mejoramiento económico y social de una nación está íntimamente ligado con la calidad de sus dirigentes.

La Hermandad Ferroviaria que nació al calor de las eternas aspiraciones del proletariado y al influjo de los acontecimientos trágicos y sangrientos del 15 de Noviembre, vino a la vida llena de experiencia. Conocía que para prosperar, para llegar al logro de todos sus anhelos, debía desechar el espíritu de violenta rebeldía, ese sentimiento que, embotando la inteligencia, hace del obrero elemento propicio para servir de medio para el triunfo de intereses personales y egoístas. En su programa puso como base la Justicia y Equidad, y, como medio de acción, la Cooperación y Disciplina. La justicia le enseñó que nadie debe reclamar derechos si no sabe cumplir con sus deberes; la Equidad, que toda aspiración debe estar de acuerdo con el esfuerzo y la capacidad; la Cooperación, hacer comunes sus intereses y en todos sus actos tener por lema: "uno para todos y todos para uno"; y, finalmente, la disciplina, a respetar el principio de autoridad, pues que sin ella y sin disciplina, las ambiciones y los odios llevan al caos o sea la disolución social. Y por sobre estos principios el amor a la Patria, en cuya ara debemos hacer todos los sacrificios.

La sola enunciación de estos principios podían hacer creer en la no realización de la obra; y la obra se ha hecho. Sin influencias extrañas; sin alardes ni poses de relumbrón; modestamente, con fé, abnegación y enorme cariño a su obra, los obreros ferroviarios se van haciendo su vida, que es la vida y la alegría de sus hogares. Cumplen fielmente con sus deberes, y este cumplimiento, modelando sus espíritus, les ha dado la fuerza necesaria para hacer respetar sus derechos: es decir que ya saben lo que es justicia; saben que ella no solamente es una palabra abstracta, sino que debe ser una realidad que aliente a toda la humanidad, como el sol alumbró por igual a todos los vivientes.

Es con grande orgullo que proclamo hoy que, moralmente, hubo un momento en que la Hermandad Ferroviaria supo ponerse por sobre todas las organizaciones del País. ¿Queréis la prueba? Los hechos son recientes.

Por todo un año las ambiciones desencadenadas azotaron en toda forma a la República. Una plétora de predestinados se creyó con derecho al Poder y salió a la palestra llevando toda clase de armas y por estandarte aún las doctrinas santas que proclaman igualdad, y a nombre de ellas se predicó venganzas, odios, calumnias sin respetar ni el hogar ni la vida privada. Se desencadenó una fiebre de destrucción de todos nuestros prestigios, como si las nuevas doctrinas no tuvieran otro fin que el de acanallarlo todo; como si su misión fuera la de reinar sobre la destrucción y el cieno. Parecía como que todas nuestras instituciones estuvieran desquiciadas y que con su caída amenazaran arrastrar con nuestra incipiente democracia. Por todas partes la duda y el temor, y en el seno de los hogares la congoja y la angustia infinitas. He dicho que todas las instituciones; en realidad no fueron todas: la Hermandad Ferroviaria supo conservar la serenidad en medio de tanta locura. Sorda a las insinuaciones que le vinieron de todas partes, no quiso contribuir a las desgracias de la Patria. No es que la Hermandad Ferroviaria se creyera débil y no confiara en sus fuerzas. No; muy al contrario, conocía que su acción sería deci-

siva para el lado que ella se inclinara; más conocía también que esto sería una deslealtad para la Nación que ha puesto en sus manos el transporte de todas sus riquezas; conocía que sería un crimen llevar el hambre a los hogares de la Costa y la Sierra, que no otra cosa habría sido la suspensión de todo tráfico.

A la Hermandad Ferroviaria, como al Ejército, le está vedado inmiscuirse en política. Se pertenece únicamente al País que ha puesto en sus manos también la fuerza: si al Ejército, la fuerza de las armas, a la Hermandad Ferroviaria la fuerza del transporte. En aras del sagrado deber que tienen para con la Nación, los componentes de la Hermandad Ferroviaria han renunciado a toda aspiración política; mas, como la justicia exige compensaciones, la Nación, y a nombre de ella, sus dirigentes así como también los dirigentes de la Guayaquil and Quito, están obligados a respetar como siempre lo han hecho, sus derechos, que en nuestro caso es el derecho a la vida. La conducta de la Hermandad Ferroviaria en tiempos en que nadie, ni colectiva ni individualmente, supo conservar la cordura en medio de la vorágine, le hace digna del respeto del País y el apoyo franco de los Poderes Públicos.

Ahora debo entrar en materia. Voy a exponer la aplicación que se ha dado a los Estatutos y el empleo hecho de los caudales confiados a mi cuidado.

Entre las garantías establecidas en los Estatutos, indudablemente la mayor de todas es la que se refiere al derecho que tienen todos los empleados del Ferrocarril del Sur a ser respetados en sus puestos, mientras un acto sancionable no dé lugar a su separación, sanción que ningún Jefe de Departamento puede llevar a cabo sin el visto bueno de la Comisión Ejecutiva de la Hermandad, quien está autorizada a juzgar si la sanción es o no justa.

En cuanto a este punto, me es muy satisfactorio reconocer que la Compañía del Ferrocarril del Sur ha puesto especial cuidado en garantizar ampliamente a sus empleados. Desde el tiempo de la construcción, la Compañía estableció todos sus servicios siguiendo el ejemplo que había recibido de países organizados de donde venía. En esos países, la experiencia les ha hecho conocer que ninguna entidad, cualquiera que ella fuese, puede prosperar si al factor principal, al elemento hombre, no se le abre ancho campo a las aspiraciones. La santa ambición puesta por Dios en el corazón del hombre, es la única fuerza propulsora de todo progreso. Qué deseo de mejoramiento puede tener el obrero u empleado que sabe que ni su capacidad ni su honradez le ponen a cubierto de emulaciones, palanqueos o caprichos de Jefes que se dejan llevar muchas veces por venganzas, chismes o compromisos? Qué aspiración y deseo de mejoramiento puede tener quien consigue un trabajo mediante humillaciones y sabe que lo perderá tan pronto haya otro que se humille mas que él? Y qué beneficio puede tener una organización con elementos carentes de capacidad mas si aptos para todo servilismo?

La Compañía del Ferrocarril obró desde el principio sabiamente. Estableció, es verdad, la más estricta disciplina, comparable a la disciplina militar, en una vida más ruda y de más peligro que la del soldado, cual es la vida del ferroviario. Mas, bendita disciplina: ella ha templado nuestro espíritu; ha formado nuestro carácter y nos ha acostumbrado a cumplir con amor el deber. El respeto de la Compañía del Ferrocarril a la estabilidad de sus empleados ha sido tan grande, que gracias a ello, en la actualidad el 90% de sus numerosos empleados tienen más de 20 años de servicio, lo que ha hecho que cada uno sea un experto en cualesquiera de los trabajos que se les confía. Han habido separaciones, es verdad, como las ocurridas a principios del año pasado; mas fueron ocasionadas por la fuerza de las circunstancias. La crisis que ha azotado a todos, llegó también hasta el Ferrocarril

rril del Sur. Forzoso era que la Compañía disminuyera su presupuesto. Nadie está obligado a sostener imposibles; y la Hermandad Ferroviaria habría cometido una injusticia si hubiera llevado a mal esas separaciones. Mas, al efectuarlas, los dirigentes de la Empresa adquirieron el compromiso moral de retornar al trabajo a los separados, paulatinamente, conforme fueran sucediéndose vacantes; y, efectivamente, va cumpliendo esta oferta.

El informe numérico que voy a exponer a continuación, se refiere a los tres períodos en que he sido Presidente de la Institución, es decir, de Abril de 1927 a Diciembre 31 de 1932.

Separación de empleados

204 empleados separados, ya por economía, ya voluntariamente, o bien por carácter disciplinario, han recibido, de acuerdo con el Art. 17 de los Estatutos, la suma de S/. 94.563,43.

Suspensión de empleados

22 empleados temporalmente suspendidos, han recibido la suma de S/. 1.161,40.

Muertos

Hemos tenido el pesar de que pasaran al descanso eterno 40 hermanos, que han ocasionado a la Hermandad Ferroviaria los siguientes gastos:

Por funerales.....	S/. 6.512,70
Por pólizas mortuorias.....	37.312,22
Pensiones a viudas y huérfanos.....	68.013,25
Total.....	S/. 111.838,17

Becas

Dos hermanos, el mecánico Viteri de la Auxiliar de Durán y el brquero Julio Ruiz, de la Auxiliar de Bucay, al morir dejaron dos hijas, sin protección alguna, de las que se hizo cargo la Hermandad Ferroviaria. La Institución, cumpliendo su sagrado deber de velar por ellas, como lo hubieran hecho sus padres, las ha colocado en Colegios de primera clase, con la orden especial de que se las dé instrucción práctica, que las sirva para defenderse solas en el porvenir en la lucha por la vida. La educación hasta la presente cuesta la suma de S/. 1.875,35.

Incapacidad de trabajo

A 7 hermanos incapacitados para el trabajo se les ha pasado hasta la fecha pensiones por un valor de S/. 6.543,93.

Auxilios

A 8 empleados que por una u otra razón no les ha sido posible aprovechar de los servicios del Departamento Médico, se les ha ayudado con S/. 1.818,15.

Casas de alojamiento

El mobiliario y sostenimiento de las 6 casas que la Hermandad Ferroviaria posee a lo largo de la Línea, para alojamiento de sus hermanos transcientes han costado S/. 47.887,44.

Comités Auxiliares

El sostenimiento de los Comités Auxiliares ha costado \$/ 15.426,38. En esta cantidad está incluido el valor del mobiliario proporcionado a los Clubs de instrucción y recreo fundados en cada Auxiliar.

Departamento Médico

El Departamento Médico ha costado \$/ 284.708,56; suma pequeña si se toma en cuenta de que este Departamento está encargado de la atención de más de dos mil empleados.

Los múltiples y constantes servicios que hace la Institución a todos los asociados, ha creado entre ellos lazos de fraternidad indisolubles y ha creado también respeto y cariño profundos para la Institución que vela por el bienestar de todos por igual, sin que se hiciera distinción de clases o categorías. En el seno de la Hermandad Ferroviaria todos son iguales, pues que tienen los mismos derechos.

Para terminar, repetiré una vez más el reconocimiento de todos los asociados para con los dirigentes de la Guayaquil and Quito, que no han escatimado su apoyo decidido en todo cuanto podía redundar en beneficio de la Hermandad Ferroviaria; y confiamos que en el porvenir seremos también favorecidos con ese apoyo, como el mejor medio para conservar la cordialidad entre la Empresa y sus empleados.

El señor Presidente hizo leer los artículos de los Estatutos, pertinentes a la Asamblea de Delegados y, luego, el acta de la sesión extraordinaria de la Comisión Ejecutiva, del 12 de Diciembre de 1932, sesión en la que se le declaró al señor Manuel A. Jarrín G., Presidente electo de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador para el período de 1933 a 1934, vistas las actas eleccionarias de todos los Comités Auxiliares, por las cuales ha salido favorecido con la mayoría absoluta de votos el socio señor Jarrín.

Los señores Delegados designaron de entre ellos al señor doctor Manuel Romero, Representante de Ambato, para que dé posesión del cargo de Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador al señor Manuel A. Jarrín G., y le tome la promesa de ley.

El señor doctor Romero preguntó al señor Jarrín: Promete Ud. regir los destinos de la Institución con sujeción a los Estatutos y velar por el adelanto y engrandecimiento de la Hermandad Ferroviaria? A lo que el señor Jarrín contestó: Prometo.

Luego se dió a conocer la nómina de los socios que forman la nueva Comisión Ejecutiva, a quienes, a su vez, el señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria les tomó la promesa legal en los siguientes términos: Juráis hacer respetar los Estatutos de la Hermandad Ferroviaria y sostener en alto los ideales de los ferroviarios? Los miembros de la Comisión Ejecutiva contestaron afirmativamente. Como se os conoce que sois hombres de honor, estamos ciertos de que sabréis cumplir los juramentos, volvió a decir el señor Presidente.

El señor Presidente manifestó a los señores Delegados, que tenían la facultad de tomar la palabra, la que le fue concedida primeramente al señor Leopoldo Rivas B., Vocal Principal por el Comité Auxiliar de Ambato, quien se expresó en los siguientes términos:

Excelentísimo señor Presidente de la República, señores Ministros de Estado, señor Presidente de la Compañía, señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria, Camaradas, Hermanos:

Quiero simplemente llamar la atención del señor Presidente de la República hacia lo que acaba de exponer el nuevo Presidente de la Herman-

dad Ferroviaria, respecto a la Institución, creada al calor de la solidaridad y de las aspiraciones de sus miembros, creada en el convencimiento de establecer claramente los derechos y los deberes de los mismos miembros, y que es realmente una fuerza mucho más apreciable porque se asienta sobre la base del derecho y la justicia.

Derecho es correlativo de obligaciones; en cuanto a éstas, nosotros estamos cumpliéndolas en la medida de nuestras fuerzas y de acuerdo con las normas que imponen la organización ferrocarrilera y los Estatutos de la Hermandad Ferroviaria. Una vez que cumplimos nuestras obligaciones, en la forma que nos es dado a entender, y mediante la disciplina ferrocarrilera tan buena como la que prima hoy en el ejército Ecuatoriano, con empeño, afán, dedicación de todos nuestros esfuerzos y aporte de nuestra capacidad; ahora esta fuerza ¿qué os pide? Ahora que nos habéis dado el honor de acompañarnos a esta ceremonia esta fuerza os pide únicamente vuestra promesa de apoyo moral, vuestro decidido empeño de que mejore la clase trabajadora que compone la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, bien entendido que toda esta fuerza será para vos también un sostén, un apoyo, porque estará lista a servirlos siempre, dentro de los dictados del orden y de la justicia.

Inmediatamente fue cedida la palabra al doctor Manuel Romero, quien leyó el siguiente discurso:

Excelentísimo señor Presidente de la República, señores Ministros de Estado, señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril, señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria, hermanos:

Ante el panorama económico del mundo que determina el triunfo del más audaz y la explotación del principal factor de la riqueza, el factor trabajo; los obreros de todas las naciones han procurado asociarse para presentar un sólo bloque de defensa, y los ideales de solidaridad humana han llevado a penetrar en el alma de las muchedumbres, convirtiéndose en sentimiento que inspira la actitud de protesta que reclama una mayor y mejor distribuida justicia social. Entre nosotros ese sentimiento de común apoyo, ese amor por la obra de mejoramiento colectivo no ha llegado ha demostrarse con caracteres definidos porque predomina un ambiente egoísta y retardatario que mantiene hasta ahora la desconfianza, haciendo que impere un agresivo individualismo que inspira la desunión de aquellos que tienen comunes intereses que defender e iguales deberes que cumplir.

Pero esa general incomprensión, esa falta de conciencia social, no ha llegado hasta los centenares de trabajadores y empleados del ferrocarril del Sur; nosotros podemos vanagloriarnos de constituir una excepción, debemos sentirnos satisfechos de haber vencido el indiferentismo y aniquilado las fuerzas antisociales, presentándonos estrechamente unidos por los indisolubles lazos del compañerismo.

El más puro anhelo de mejoramiento colectivo y de apoyo común, hizo nacer, hace cerca de diez años, la Hermandad Ferroviaria del Ecuador; y el esfuerzo generoso de sus fundadores, ese entusiasmo propio de las nobles concepciones éticas, imprimió rumbo a nuestra sociedad. Desde entonces, año tras año, con el mismo entusiasmo de los primeros tiempos, con igual fe en el éxito, nos congregamos aquí los representantes de todos los trabajadores de la línea para solemnizar cada año más de existencia que va adquiriendo nuestra querida institución, y para robustecer los sentimientos de fraternidad que nos unen, arraigando más hondamente si cabe, los vínculos de solidaridad mediante el recíproco afecto y la más clara comprensión.

Pocos años han sido suficientes para que el generoso empeño tenga la más halagüeña efectividad, y para que la Hermandad Ferroviaria dé ejemplo a los demás obreros del país de cuanto sirve la unión de las voluntades y de cómo la organización sindical bien meditada puede determinar, en un futuro no lejano, mejores días para los que—obrerros del músculo o del pensamiento—gastamos nuestras vidas en la lucha cotidiana.

Sin violencias y sin odios, cultivando el espíritu y afinando los sentimientos, para apreciar desde un alto plano de justicia que sólo la fé en el ideal y el reclamo altivo que se funda en la razón constituyen obra duradera y benéfica, los socios de la Hermandad Ferroviaria nos hemos despojado del egoísmo individualista a fin de poder entregarnos conscientes y sinceros cada uno a todos para que todos se deban a cada uno. La gran cruzada por el mejoramiento de los asociados hemos comprendido que no puede llevarse a cabo sino dentro del orden y de la rigurosa disciplina; y la entidad a la que pertenecemos puede ufanarse de que su éxito lo ha fundado en el orden que garantiza la acción y en la disciplina que educa y que en todo momento está mandando posponer los intereses particulares en aras del perfeccionamiento colectivo. De esta manera podemos estar seguros de constituir la sociedad de trabajadores mejor organizada del país, y de haber puesto en práctica los más nobles principios de solidaridad humana en medio de una democracia como la nuestra, que esta corroída por la desorganización y la carencia de disciplina y que no acierta a ponerse en el camino seguro para alcanzar el máximo de justicia y de bienestar sociales.

La obra no podemos considerarla terminada porque el perfeccionamiento de la especie está en constante ebullición de nuevas rojas flores en el enorme campo de las concepciones sociológicas. El espíritu cada día se ve agitado e intranquilo por nuevas teorías y por el deseo justo de abarcar el mundo en un abrazo cariñoso de bienestar y felicidad completa, y por lo mismo, es menester que la fé persista y que oteando en el futuro nos dirijamos con paso decidido y firme y guardando siempre nuestra línea disciplinaria a la conquista de mejores condiciones de convivir social. Si hemos atendido a defender la situación de trabajo de nuestros consocios, si en parte siquiera hemos solucionado el futuro del trabajador honrado que cae vencido en la lucha cruenta o que se imposibilita para el diario afanar, debemos dirigir nuestros esfuerzos para atendernos en la plenitud del vigor físico, facilitando a todos los hermanos, a todos los empleados del ferrocarril, los medios indispensables de culturización, procurando abaratar la alimentación para los nuestros, prestándoles la manera de establecer en todos los centros distracciones apropiadas; pero como esta labor sobrepasa en magnitud a la disponibilidad contributiva de los socios, hay que buscar en un mayor aporte patronal la ayuda económica que nos sea indispensable, con la seguridad de que los Poderes Públicos y los dirigentes de la empresa que han podido apreciar nuestra obra, no escatimarán en prestarnos el más decidido apoyo, siempre que nuestras peticiones se encuadren en el marco del orden y de la rectitud.

La labor de beneficio social que venimos realizando tiene necesariamente sus gestores, y para ellos debe ser toda nuestra simpatía y nuestra lealtad; simpatía y lealtad que la reconocemos al haber reelegido en el difícil cargo de Presidente de nuestra institución al señor Manuel Jarrín, quien, hay que confesarlo paladinamente, ha puesto siempre su inteligencia y su actividad al servicio de los intereses del grupo. La reelección merecida está garantizando los rumbos y progresos de la Hermandad, pero también es preciso que nosotros, en nombre de los trabajadores que representamos en esta Asamblea, hagamos la promesa franca y sentida de colaborar en la consecución de nuevos triunfos que servirán para el más sólido prestigio de todos los obreros del riel. Sigamos como hasta aquí unidos y disciplinados porque sólo así conseguiremos la realización de nuestras legítimas aspiraciones.

Y antes de terminar, séame permitido agradecer en nombre de los hermanos del ferrocarril por el estímulo que han concedido a nuestra obra silenciosa pero cierta, los distinguidos personajes que se han dignado concurrir a esta ceremonia; y al saludar en nombre del Comité Auxiliar de Ambato a todos los hermanos, quiero felicitar al señor Manuel Jarrín por el justo reconocimiento que se ha hecho de sus relevantes cualidades, y solicito de esta Asamblea un voto de confianza y de aplauso para la labor que ha realizado con abnegación y desinterés.

Luego el señor Francisco Flor, Delegado por el Comité Auxiliar de Eloy Alfaro, leyó el suyo, que es el siguiente:

Excelentísimo señor Presidente de la República, señor Presidente del Ferrocarril del Sur, señores Ministros, Hermanos:

Una de las primeras manifestaciones de civilización que nos dieron los hombres primitivos, fué la de asociarse, para unidos ser fuertes y vencer en las luchas que necesariamente tenían que sostener con la naturaleza. Pasados los siglos, los hombres hemos continuado cultivando esta costumbre que nos legaron nuestros antepasados; no ya, para luchar contra la naturaleza solamente, sino también para ser fuertes y contrarrestar a los demás hombres, que en su afán loco, de la lucha por la vida unas veces y otras por envidia y egoísmo atacan ciegamente al obrero, al empleado o al profesional.

Nueve años ha, que un grupo de Ferrocarrileros bien intencionados, conscientes de los problemas sociales, de nuestro ambiente y necesidades; se reunieron, llevando un bagaje de ideales nuevos y se propusieron fundar la Hermandad Ferroviaria. No fueron pocas las dificultades con que tropezaron y los obstáculos que tuvieron que vencer, para llegar a coronar su empeño, que tenía mucho de utópico; pues estas doctrinas sociales no se esparcían ampliamente por el mundo. Después de vencidas las dificultades, se extendió la noticia de un extremo a otro de las paralelas civilizadas y naturalmente, fué acogida por todos, con el entusiasmo que se esperaba, porque en sus amplios proyectos, nivelaba y ponía en igualdad de condiciones a todos sus asociados.

Epoca terrible fué en la que se fundó la Hermandad Ferroviaria: en un período de huelgas, desconciertos y especialmente de despotismo; época aquella en que al nacional, por el mero hecho de serlo, no se le reconocían méritos ni derechos para ocupar puestos superiores, ni esperanzas para alcanzar mejores días. La Hermandad Ferroviaria comenzó a luchar tenazmente, para ir consiguiendo poco a poco estos derechos y hoy mi memoria se extiende, contemplando el panorama amplio de los años que hemos vivido al amparo de sus Estatutos, que procuraron siempre el bien social y moral de sus asociados y hoy podemos decirlo, talvez sin orgullo, pero sí con certeza, que se ha constituido en la asociación más fuerte y bien organizada del Ecuador; pues ella ha estado siempre como centinela, lista a defender a sus hermanos y hacer respetar sus derechos, aun cuando para ello haya sido necesario sacrificios. Mediante sus Estatutos, se ha encaminado por el buen sendero a muchos hombres; con sus auxilios y socorros se salvó del deshonor a muchas viudas y se ha instruido a muchos huérfanos, seres a quienes de una manera indirecta, hemos salvado que quizá más tarde, por falta de instrucción y apoyo vayan camino del presidio.

En este momento es un deber, hacer recuerdo del apoyo incondicional que siempre nos han prestado, los altos mandatarios de la Guayaquil and Quito, quienes con su amplio criterio supieron valorizar nuestro empeño y comprender que la Hermandad Ferroviaria, a más de ser una garantía

para los empleados, lo es también para la Compañía del Ferrocarril, ya que en sus Estatutos está, como primer deber, garantizar la disciplina y respeto a los superiores.

El señor Manuel Jarrín, ciudadano de altos méritos, en manos de quien han estado, por muchos años, los destinos de la Hermandad Ferroviaria y que acaba de ser reelegido para Presidente por un nuevo período, ha sabido imprimir rubros y orientaciones, encaminadas siempre a hacerla más fuerte y poderosa y esto no podía ser en otra forma, ya que sabe, que cuenta con el apoyo incondicional de todos los hermanos, quienes tenemos por lema la unión, que nos ha hecho fuertes y la constancia, que nos ha encaminado al éxito.

A continuación el señor Sergio Arellano, Delegado por el Comité Auxiliar de Bucay, tuvo la palabra y su discurso fue el siguiente:

Excelentísimo señor Presidente Constitucional de la República, señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, muy distinguidos camaradas, señores:

Si múltiples son los designios que la Naturaleza impuso al hombre, al colocarlo en el misterioso sendero de la vida; múltiples son también, las facultades de que la dotara, sabiamente, para que los cumpla.

Desde la aurora de los Tiempos, allá, en las deliciosas y risueñas comarcas de Oriente, surgieron seres privilegiados, que, con su talento y grandeza de alma, guiaron los pueblos por la vía más propicia y fácil para alcanzar la relativa felicidad que, en el maremágnum de la existencia, pretendemos obtenerla.

Por doquier que las colectividades necesitaron cumplir sus destinos, en el maravilloso concierto del Universo, brotaron superhombres, que, a fuer de sabiduría y sacrificio, han ido formando, de tregua en tregua, el derrotero del perfeccionamiento.

Y, los arcanos de la Ciencia dejaron de ser impenetrables para el ingenio humano; la Naturaleza no puede ocultar, ya, sus secretos, ante la investigación y el saber; la fuerza de los elementos ha cedido sus dominios al Hombre-Rey y sus conquistas; las sociedades civilizadas, en fin, del Antiguo y Nuevo Mundo, han llegado a un asombroso estado de perfeccionamiento, ya sea en sus instituciones científicas y descubrimientos, como en sus organizaciones sociales, mercantiles y religiosas, en pos de su acercamiento a lo Misterioso, a lo Desconocido, a la Divinidad.....

* * *

Hacia el ocaso del siglo XIX, surgió en el Cielo de América Libre, un astro de primera magnitud, cuyos destellos alumbran, hasta hoy, una de las más libérrimas democracias latino-americanas: un Genio que hizo columbrar en lontananza una era de verdadera libertad y engrandecimiento de estas tierras privilegiadas: ELOY ALFARO, el hombre cumbre, que, al proclamar en la República, cual noble gestor de la Revolución Francesa, los derechos humanos, oprimidos y conculcados por el obscurantismo, emprendió en la resolución de los más vitales problemas de la Nación, entre ellos, la magna obra del Ferrocarril Trasandino.

Si no obra de titanes, el Ferrocarril constituía, al menos, en la postergada época del Viejo Luchador, una bella utopía dado el estado lamentable de postración económica y de ilustración del Pueblo Ecuatoriano. Pero, el carácter férreo, la fé inquebrantable de Alfaro en íntima comunión con la ventajosa situación de aquel otro adalid de la Victoria, Harcher Harman,

venció toda dificultad; dominó los Andes inaccesibles con trabajos sorprendentes de ingeniería; y Quito, Luz de América, abrió sus puertas coloniales, para recibir alborozada los postulados de la Civilización y el Bienestar modernos.

Desde entonces, la Compañía del Ferrocarril del Sur, forma un exponente de la cultura nacional; y, hoy que sus destinos se hallan bajo la honorable, experta y tinsa dirección del señor don Manuel Navarro, su dignísimo Presidente, la Compañía marcha, con paso firme y decidido a su definitivo triunfo, aun en medio de la enervante crisis que afecta al mundo.

*
**

Una de las inequívocas demostraciones del sólido prestigio y atinada dirección de The Guayaquil and Quito Railway Company dentro de su brillante organización moderna, es la Hermandad Ferroviaria del Ecuador; institución talvéz, la más grande y disciplinada fuerza social-obrera de la Madre Patria, debido a la labor eficiente y dinamismo que distingue al señor don Manuel Jarrín G., su actual Presidente.

Formada por un personal educado en la escuela del honor y del trabajo, que dignifica al hombre; sin otra política que el convencimiento del deber cumplido; las almas templadas como las paralelas que nos unen con la Perla del Pacífico; y el esfuerzo unánime de todos sus componentes; se ha llegado a alcanzar una verdadera prestancia dentro y fuera del país, por la seriedad de sus actos, su labor técnica y disciplinada, en las diversas manifestaciones de su existencia.

Hoy, la voluntad indiscutible de más de dos mil ferroviarios, ha proclamado la reelección del señor Jarrín G., para el cargo que con acierto desempeña. en mérito al cerebro organizador y clarividencia con que dirige los diversos núcleos de trabajadores de la empresa; por cuya razón, nos hallamos congregados en este augusto recinto a presenciar la ritual escena; y séame permitido, señores, como al último de los ferroviarios, contribuir, también, al esplendor y magnificencia del festival, a nombre y representación de la Auxiliar de Bucay; núcleo en el que, de verdad, se os admira señor Presidente de la Hermandad, con afecto y se os ofrece el tributo de su reconocimiento por vuestra labor benéfica.

La igualdad de derechos, inculcado, con insistencia, por el señor Presidente de la Institución; la ley inquebrantable del trabajo, impuesta como norma, cual honor y prez de las colectividades, nos han infundido la fe que tenemos en sus procedimientos y nos ha estimulado a secundar su labor de interés humano: esperando que el anhelo de perfeccionamiento y renovación social, se cristalice en una venturosa realidad, en un futuro no lejano; bajo el pendón libertario y altruista del señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur y del igual dignatario de la Hermandad Ferroviaria.

*
**

La Auxiliar de Bucay, con cuya representación me honro en estos momentos de expansión y civismo, a la vez que se somete obediente a todos los postulados de la Hermandad, que comporta unidad de acción y disciplina, espera también, anhelante, que en la nueva Presidencia del señor Jarrín G., alcanzará los más elementales beneficios de la Civilización de que hoy carece: agua, luz, escuelas y un local adecuado para el funcionamiento de la Unión Ferroviaria, cuyo programa no puede desarrollarse por falta de localidad para sus reuniones.

Si la gratitud es la religión de todo ser consciente y el mejor galardón para los benefactores de la humanidad, aceptad, señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria, el ingenuo reconocimiento de los pobladores de Bucay, y los votos que los ferroviarios todos, formulamos porque vuestra

labor sea profundamente fructífera y benéfica para la Institución; convirtiendo el ambiente de los diversos centros auxiliares en el de confraternidad y patriótico entusiasmo que hoy nos circunda.

He terminado.

Para dar por terminada la Asamblea, el Excelentísimo señor Presidente de la República habló en los siguientes términos y mereció los más calurosos aplausos:

Señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, señores:

No puedo separarme de entre vosotros, sin antes manifestaros la profunda satisfacción que siento al daros cuenta de esta organización tan sólida y tan llena de los más bellos ideales. La Hermandad Ferroviaria del Ecuador veo que está desarrollando un hermoso programa que debe servir de norma, que debe servir de ejemplo en todas las instituciones del país; sobre la base del orden, de la justicia, del cariño a sus semejantes, de la protección al obrero, levanta la Hermandad Ferroviaria del Ecuador una obra que es el más alto encomio.

He oído con toda atención las palabras del señor Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador en su informe y me doy cuenta de que ha llevado a cabo los más bellos ideales, como son la protección al desamparado, el cuidado al huérfano del hermano fallecido en el cumplimiento de su deber, en una palabra, a todos los obreros que en el campo del orden y del trabajo merecen de parte de la Humanidad no sólo el apoyo sino el reconocimiento de su labor.

Mis palabras, son pues, del más caluroso aplauso y me es sumamente grato ofrecer el apoyo más amplio del Gobierno para que la obra digna de todo encomio que actualmente realiza la Hermandad Ferroviaria del Ecuador alcance el mayor perfeccionamiento, porque esto redundará no sólo en beneficio de sus asociados sino también de nuestra querida Patria Ecuatoriana.

La Asamblea se dió por terminada a las cinco de la tarde.

M. A. JARRIN G.
Presidente.

G. E. GUERRA,
Secretario Comisión Ejecutiva.

La Asamblea de Delegados que se reseña, tuvo, pues, los caracteres de la más alta importancia y dejará los recuerdos más gratos e inolvidables de la vida de la Hermandad Ferroviaria, cuyos asociados aspiran únicamente al florecimiento de la Institución, en la que tienen cifrados sus ideales de mutuo apoyo y defensa del elemento trabajador, del mismo que agota sus energías en la lucha honrada y dignificadora.

SEÑOR DON



REINALDO
BASTIDAS

Antiguo empleado del Ferrocarril del Sur, que ha sabido distinguirse por su contracción al trabajo, su capacidad y honradez. Es sabido que en la Administración de la Guayaquil & Quito se da preferente atención al ascenso de los mejores; y una medida del aprecio a que es acreedor el señor Bastidas lo duró a conocer el hecho de que ha llegado a ocupar los altos cargos de Secretario del Agente General de Fletes y Pasajes y el de Ayudante del Jefe Despachador, en que se encuentra actualmente.

El señor Bastidas, modelo de laboriosidad, se hace mayormente recomendable por su reconocida modestia, cualidad que pone de relieve sus merecimientos de empleado caballeroso y cumplido.

COMUNICACIONES OFICIALES

Quito, Enero 16 de 1933.—Señores Directores de los Comités Auxiliares: Quito, Ambato, Riobamba, Huigra, Bucay y Eloy Alfaro.

Muy señores míos:

Me es grato participar a Uds. que el día domingo 8 del presente mes, tuvo lugar la reunión de la Asamblea de Delegados para dar posesión solemne al Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador y a los miembros de la Comisión Ejecutiva que deben actuar durante el bienio de 1933 a 1934.

Los señores Delegados informarán a ustedes respectivamente, de la forma verdaderamente magnífica con que se llevó a cabo tan solemne ceremonia; pues, estoy seguro, quedará grabada en los anales de la Hermandad Ferroviaria como una demostración de lo que hoy vale nuestra Institución por la unión y perseverancia de sus componentes, que no aspiran a otra cosa que a fortalecer los vínculos de fraternidad entre todos los obreros del riel.

Tuvimos el honor de que la Asamblea de Delegados esté presidida por el Excelentísimo señor Presidente de la República; nos honraron con su asistencia el señor Ministro de la Guerra y el señor Ministro de Ferrocarriles; los señores Presidente y Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril; y estubo presente la mayoría de los hermanos de la Auxiliar de Quito.

El señor Presidente de la República, después de escuchar los fervorosos discursos alusivos al acto, y palpar claramente lo que significan los postulados de nuestra organización; lo que se ha alcanzado ya en favor de nuestro grupo obrero y que sirve de estímulo para proseguir en las construcciones sindicales, que es el mejor bien que le espera al elemento trabajador, tuvo frases de aliento y promesa para el porvenir de nuestra Hermandad, para ayudarla a colocarse en un sitio de mejoramiento, pues, que está dentro del derecho y la justicia por sus principios básicos de reivindicación.

La Comisión Ejecutiva de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, para el período de 1933—1934, ha quedado constituida así:

Presidente: señor Manuel A. Jarrín G.

Vicepresidente: señor Leopoldo Rivas B.

Secretario: señor Guillermo E. Guerra.

VOCALES PRINCIPALES:

por la Auxiliar de Eloy Alfaro: señor Alberto Esteves;
 por la Auxiliar de Bucay: señor Alejandro Cevallos M.;
 por la Auxiliar de Huigra: señor Jorge Ernesto Borja;
 por la Auxiliar de Riobamba: señor Jorge Bustamante;
 por la Auxiliar de Ambato: señor Leopoldo Rivas B., y
 por la Auxiliar de Quito: señor Enrique M. García C.

VOCALES SUPLENTES:

por la Auxiliar de Eloy Alfaro: señor Vidal Montúfar;
 por la Auxiliar de Bucay: señor Adolfo Velastegui;
 por la Auxiliar de Huigra: señor Luis F. Ponce;
 por la Auxiliar de Riobamba: señor Miguel E. Matos;
 por la Auxiliar de Ambato: señor Roberto Simmons A., y
 por la Auxiliar de Quito: señor Ricardo Salvador.

De ustedes muy atento y S. S.

M. A. JARRIN G.

Presidente.

Quito, Enero 16 de 1933.—Señores Directores de los Comités Auxiliares: Quito, Ambato, Riobamba, Huigra, Bucay, y Eloy Alfaro.

Muy señores míos:

Para su conocimiento y el de todos los miembros del Comité de su dirección, doy a conocer la nómina de los socios que constituyen los Directorios de los Comités Auxiliares de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador para el presente año:

AUXILIAR DE QUITO

DIRECTOR:

Sr. José Rafael García;

SECRETARIO:

Sr. C. Alfredo García.

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. Angel Villamar,
2º Sr. César Rivadeneira,
3º Sr. Octavio Michilena.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. César Peñaherrera,
2º Sr. Vidal A. Montúfar,
3º Sr. Jorge Andrade.

AUXILIAR DE AMBATO

DIRECTOR:

Sr. Rodolfo Paredes;

SECRETARIO:

Sr. Julio Vallejo.

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. Horiberto Falconí,
2º Sr. Andrés Bayne,
3º Sr. Amador Endara.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. Luis A. Sierra,
2º Sr. Alfonso Dávila,
3º Sr. Luis A. Alvarado.

AUXILIAR DE RIOBAMBA

DIRECTOR:

Sr. José R. Herrera;

SECRETARIO:

Sr. Manuel Andrade.

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. Dr. Tomás Cordero C.
2º Sr. Jaime Crow,
3º Sra. Susana Matos.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. Vicente Herrera,
2º Sr. Vicente Aguas,
3º Rosendo Parreño.

AUXILIAR DE HUIGRA

DIRECTOR:

Sr. Luis A. Clavijo;

SECRETARIO:

Sr. José A. Aguilera.

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. Edmundo Vivero,
2º Sr. Dr. Luis Vela M.
3º Sr. Alfredo Altamirano.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. Jorge Alcívar,
2º Sr. Jorge E. Garcés,
3º Sr. Víctor M. Núñez.

AUXILIAR DE BUCAY

DIRECTOR:

Sr. Froilán Calle;

SECRETARIO:

Sr. José Carrera,

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. Félix Chávez,
2º Sr. Augusto Novillo,
3º Sr. Rafael Navarrete.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. César Dillon.
2º Sr. Torcuato Tenesaca,
3º Sr. Arsenio Endara.

AUXILIAR DE ELOY ALFARO

DIRECTOR:

Sr. Pedro Arellano;

SECRETARIO:

Sr. Heriberto Baidal.

VOCALES PRINCIPALES:

- 1º Sr. César Baldeón,
2º Sr. José Caballero,
3º Sr. Miguel Arteaga.

VOCALES SUPLENTE:

- 1º Sr. Teodomiro Molina,
2º Sr. Enrique García,
3º Sr. Aquiles Miranda.

TESORERO:

Sr. Francisco R. Flor.

Atentamente,

M. A. JARRIN G.

Presidente.



Y FONDO DE PREVISION DEL OBRERO

Quito, Enero 26 de 1933.—Señor Leopoldo Rivas B.—Presidente de la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero.—Ciudad.

INFORME ANUAL

Muy señor mío:

Con el fin de que se digne dar a conocer de la Junta General, me permito elevar a Ud. el siguiente informe, que abarca las operaciones que ha efectuado la Sociedad durante el año de 1932.

	1931	1932	Aumento	Disminución
Ventas generales.... S/.	75.986,39	60.970,64	—	19,76%
Préstamos.....	312.478,00	368.977,42	18,08%	—

Para ampliar más este informe, no creo por demás dar datos generales de las operaciones que ha efectuado la Sociedad en su primer quinquenio de vida:

	1928	1929	1930	1931	1932
Ventas generales.. S/.	52.850,80	98.566,42	93.621,15	75.986,39	60.970,64
Préstamos a socios en mercaderías..	4.127,45	62.753,02	63.564,72	59.304,62	48.191,85
Préstamos en efectivo.....	97.131,00	189.209,00	314.196,00	312.478,00	368.977,42

RECAPITULACION

Ventas generales.....	S/.	981.995,40
Préstamos a socios en mercaderías.....		237.941,66
Préstamos en efectivo.....		1.281.991,00
Total préstamos en efectivo y en mercaderías (a socios).....		1.519.932,66

De los préstamos en efectivo, S/. 235.101,32 fueron solicitados para compras de bienes raíces e inmuebles. Los nombres de los favorecidos constan en nuestros archivos.

La existencia del almacén en el año de 1932 se ha rebajado a..... S/. 88.455,80; es decir una disminución, con relación a la existencia a Diciembre de 1931, de S/. 22.338,59. La disminución en el año de 1931, con relación a la existencia a Diciembre del 1930, fué de S/. 20.405,75.

En el informe del año pasado, y en vista de la crisis que azotaba a todas las instituciones, sugerí algunas ideas de economía, ideas que aceptadas por la Junta General y puestas en práctica por el Directorio, han correspondido con creces a lo que me permití vaticinar. Entonces dije que, de llevarse a cabo lo que proponía, el presupuesto probable para el año de 1932 sería:

Entradas por intereses.....	S/. 21.000,00
Entradas por mercaderías.....	10.200,00
TOTAL ENTRADAS.....	31.200,00
GASTOS.....	17.639,00
ENTRADAS NETAS para aplicar a intereses de ahorros y reparto de accionistas.....	13.561,00
El presupuesto real ha sido el siguiente:	
Entradas por intereses.....	23.069,34
Entradas por mercaderías.....	12.592,31
TOTAL ENTRADAS.....	35.661,65
GASTOS.....	18.420,78
ENTRADAS NETAS para aplicar a intereses de ahorro y reparto de accionistas.....	17.234,87;
es decir un exceso sobre el presupuesto probable de	2.673,87

No obstante de que en el año de 1932 la crisis ha continuado en aumento, hemos logrado sostener victoriosamente la situación de la Cooperativa de Consumos.

La Cooperativa de Consumos ha llegado al término de su primer quinquenio, en el que el 50% de su tiempo ha trabajado en plena crisis, no obstante la que, sin lugar a réplica alguna, es enorme bien que la Institución ha hecho a sus asociados como lo indican los préstamos en efectivo y en mercaderías que ascienden a S/. 1'519.932,66. Ha cumplido el deber moral por excelencia, el de inculcar entre los suyos el espíritu de ahorro, por una parte; por otra, les ha enseñado la posibilidad de vivir de su propio peculio por pequeño que él fuese, evitándoles así las humillaciones y la explotación a que está sujeto el pequeño asalariado cuando, en un momento dado, se ve estrechado por las necesidades.

Las operaciones de los cinco años han producido una utilidad líquida de S/. 81.041,85, suma que ha beneficiado a los socios ahorrantes y a los socios accionistas.

Debemos tener el orgullo de haber fundado y sostenido la única institución benefactora que existe en el País para la clase trabajadora, digna complementaria de la otra, por mil títulos benemérita, la Hermandad Ferroviaria. Hemos dado el primer paso y creemos haberla encaminado por seguro sendero. Ahora os toca a vosotros seguir velando por ella, por su constante progreso, para lo cual es necesario despojarse de todo temor y egoísmo, y tener siempre presente que el bien que se hace a los compañeros de trabajo encuentra la recompensa en su propia conciencia.

M. A. JARRÍN G.

Gerente.

El día sábado 28 de Enero del presente año, se llevó a cabo la Junta General de Accionistas de la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero, para conocer del resultado de los negocios verificados durante el año de 1932.

Considerado el informe del Sr. Gerente, cuya publicación precede a estas líneas, el Sr. Presidente de la Institución, entre otras cosas, dijo:

Señores Accionistas:

Mi informe debería concretarse únicamente a las operaciones de la Sociedad a que vosotros pertenecéis, durante el año de 1932, ya que con este objeto ha sido convocada la Junta General que hoy presido; sin embargo, es doblemente importante esta reunión, por cuanto deben considerarse también las operaciones verificadas por la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero, no sólo durante el año de 1932, sino también en el quinquenio que terminó con la expiración de dicho año.

En 1932, como en el año precedente, la crisis general que afecta a todos los negocios, en vez de amenguar ha ido siempre en aumento, como consta a todos los presentes; no habiendo desaparecido las causas, han subsistido y, aun más los efectos han sido más asoladores que en 1931. Sin embargo de todo esto y de que, como se lee en el Acta que acaba de aprobarse, la crisis económica ha afectado no sólo a las actividades de este país sino a las de todos, aún de los perfectamente organizados, la Cooperativa de Consumos ha seguido su camino. No ha podido obtener las utilidades y ventajas que todos deseáramos; pero, mediante un espíritu conservativo y gracias al tino y prudencia con que han sido manejados sus negocios ha soportado la crisis, conservando no sólo su capital íntegro sino que, aún más, ha logrado rendir una utilidad que no debería quizás tomarse en cuenta por lo exigua, pero que representa, al fin y al cabo, el resultado de un esfuerzo constante y mancomunado de parte de sus Directores.

Refiriéndome al Capital de la Cooperativa, debo decir que desde 1931 se había suspendido de hecho la compra de mercaderías en el extranjero. En el año pasado se ha seguido igual práctica; pero ha ocurrido lo siguiente: con las fluctuaciones del cambio internacional, el stock de mercaderías, entonces avaluado alrededor de \$/. 100.000 y que ahora monta a una suma aproximada de \$/. 80.000, puede decirse que ha más que duplicado su valor. Si consideramos que las mercaderías en stock no consisten en lo que se denomina "cascos", sino en mercaderías de valor efectivo, se comprenderá a primera vista que el capital ha aumentado. Si sometemos dichas mercaderías a valorización, veremos que rinden un positivo beneficio a la Cooperativa, en razón, repito, de las fluctuaciones del cambio.

Por otra parte, la Cooperativa es dueña actualmente de los terrenos adquiridos en la Avenida Colón, y que formaban parte del Hipódromo del Sr. Miranda, una vez que está totalmente pagado su valor. Esta es una riqueza que, si no se la puede considerar de interés efectivo, de interés contante, sin duda alguna representa un aumento notabilísimo del Capital, puesto que, estando dichos terrenos localizados en una zona que día a día va tomando incremento, su valor aumenta constantemente. Y es así como, si vamos a hacerlos avaluar, veríamos que, aun en el momento actual, han aumentado por lo menos en un 40% de su valor original.

Estas dos circunstancias son, en mi concepto, dignas de tomarse en cuenta para apreciar la marcha de la Institución. Si el Capital efectivamente es el mismo puede decirse que en valorización ha aumentado.

En cuanto a los beneficios de otro orden que presta la Cooperativa a sus asociados, es constante y sabido que, no solamente los accionistas sino los empleados y obreros de la Compañía del Ferrocarril han recibido la debida atención al proporcionarles facilidades para la adquisición de mercaderías y obtención de préstamos en efectivo, a medida que los han solicitado. Hay que advertir también, que en 1931 el total de ventas de mercaderías fue mayor que el obtenido en 1932, y, en cambio, los préstamos en dinero a los socios fue menor en 1931 que en 1932, lo que prueba que

la crisis fue agudizándose más en el año pasado que en el antepasado y que el exceso de dinero tomado en préstamo en 1932 obedece, no tanto a satisfacer necesidades de urgencia sino obligaciones pendientes que no pudieron satisfacerse en el año precedente. Ahora podemos decir que llegamos al ápice de la crisis, pero, por su parte, el Directorio se ha estado ocupando de la manera de hacer frente a ella y tiene ya en mientes algunas sugerencias que, por el hecho de ser de resolución privativa del Directorio, no las someto a consideración de esta Junta General.

Sin embargo, debo adelantar que el punto primordial es el de hacer las economías más severas, entendido que éstas no vayan en mengua del servicio. La Cooperativa, hay que tenerlo en cuenta, no es solamente una Institución de negocio; es más de servicio, de beneficio para sus afiliados, y que éstos los han obtenido nadie podrá negarlo, porque en los análisis que se publican de las operaciones de la Cooperativa, en el concepto general del público y vertido por la prensa, se echa de ver que la Cooperativa de Consumos es una Institución única en su género, como lo es la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, cada uno de cuyos miembros está actuando ya sea de una manera directa o indirecta en beneficio de estas dos Instituciones que se unen entre sí en un esfuerzo mancomunado para proseguir por el camino del progreso y bienestar de sus asociados.

Para terminar, quiero decir que meditéis, sin pasiones, de la manera más imparcial, sobre la labor realizada en el quinquenio que ha terminado.

Si se quiere dar nuevos rumbos a la Institución, antes de proceder en una forma u otra quisiera que se ratiocine lo suficiente sobre el paso que se va a dar, para no darlo en falso. La Sociedad, hasta aquí, ha rendido sus frutos, y es de esperar que, si mejoran las condiciones económicas del país, la Cooperativa de Consumos se beneficiará también de esas condiciones al igual que las demás fuentes de actividad de todo orden dentro del país.

Ruego, pues, a cada uno de vosotros que, tomando en cuenta estos puntos, meditéis con un criterio sereno e imparcial sobre la marcha de los negocios de la Cooperativa de Consumos.

(VERSION TAQUIGRAFICA)

Para terminar esta ligera relación, insertamos también el informe del señor Comisario don Eduardo Egas M., documento que, como los anteriores, pone de manifiesto, en forma sintética y precisa, el estado de la Cooperativa de Consumos que llena una necesidad indiscutible en la vida de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador:

Informe del Comisario de la Cooperativa de Consumos a la Junta General de Accionistas que se reunió en Quito el 28 de Enero de 1933

Quito, Enero 28 de 1933.

Sr. Presidente de la Cooperativa de Consumos.

Señor:

Cumpliendo el honroso cargo de Comisario, me es satisfactorio informar de la Institución, a la Junta de Accionistas que conocerá del Balance de 1932.

La forma como se lleva las cuentas y documentación de la Cooperativa, es correcta y prolija, siguiendo sistemas modernos, se utiliza cuadros comparativos, expresión fiel de las Variantes experimentadas anualmente

en las diversas cuentas, así se nota el aumento habido en el año de 1932 en los totales de ahorros, Depósitos, Cartera, etc.

El saldo en efectivo, que arroja el balance, \$/ 2.146,52 ha sido comprobada su existencia por la presentación del estado de la cuenta en el Banco de Almeida y Cía., según el comprobante respectivo y por el dinero contado en Caja.

Los aspectos en que se desenvuelven las actividades de la Institución y las diversas operaciones que se han realizado, ponen de relieve la obra integral de Cooperación que ha guiado a sus organizadores y que es la pauta en la administración; los medios empleados en la sección ahorros, depósitos y préstamos son los mejores para conseguir en los asociados la formación del espíritu económico, tan importante en todo tiempo y tan insipiente en nuestro medio. El ahorro se marca, voluntariamente en los depósitos y obligatoriamente en las retenciones, situando a los asociados en condiciones de respaldo en el futuro y en el presente, en la posibilidad de conseguir préstamos que los salva de las fauces de la usura. La sección comercial, de mercaderías, presenta la ventaja del crédito en la adquisición y del precio disminuido al límite posible.

Respecto al monto de préstamos que tienen individualmente los asociados, sería de descarse que no se gufen por el total a que tienen derecho, según sus haberes en las diversas cuentas, sino por las necesidades ocasionales que necesiten satisfacer, aspecto el enunciado que será una completa realidad en los próximos años con el desarrollo del espíritu cooperativista.

De los detalles encontrados en los cuadros estadísticos, de los mejores, el que marca la disminución de gastos y el aumento de ganancias líquidas en el año 1932 comparado con 1931. La política empleada para conseguir tal objetivo es sumamente plausible y necesaria, se la puede calificar como de gran efectividad para incrementar las reservas y el crédito, factores que afirman la estabilidad de la Institución.

En síntesis, el estado de la Cooperativa es bueno, con un futuro de mejoramiento progresivo.

(f) EDUARDO EGAS M.

La Biblioteca del Comité Auxiliar de Quito

Creemos oportuno transcribir el informe del señor Bibliotecario del Comité Auxiliar de Quito, para dar a conocer a los hermanos ferroviarios el empeño puesto ahora al servicio de ese centro de cultura, que tiene reglamentos especiales con cuya aplicación se facilita la lectura de las obras existentes a los que no pudiesen acudir a las oficinas de la Biblioteca.

Quito, Diciembre 26 de 1932.—Señor Enrique M. García C., Director del Comité Auxiliar de Quito.—Presente.

INFORME BIBLIOTECA

Apreciado hermano:

Me es grato presentar a Ud. el Informe correspondiente a la Biblioteca, el cual comprende desde el 17 de Setiembre, hasta el 24 de Diciembre del presente año.

La Biblioteca constaba en el mes de Setiembre de 44 libros, Anexo N^o 1. Y del chequeo con los inventarios anteriores se desprende una falta de 20 libros y 27 revistas, según Anexo N^o 2.

La Biblioteca en este estado no podía interesar a nadie puesto, que el material de lectura era escaso y sin ninguna esperanza de que se aumente, al contrario, con la seguridad de que sigan desapareciendo los pocos libros que quedaban.

Por lo tanto se envió una circular a todos los Hermanos pertenecientes al Comité Auxiliar, pidiendo el aporte valioso de cada cual hacia la formación de lo que hoy es la Biblioteca, debiendo informar que la mayoría aceptó gustosa la insinuación y han contribuido con su libro 70 hermanos, cuyos nombres los encontrará en el Anexo N^o 3.

Se hacía indispensable la compra de libros, para que, existiendo variación haya interés en el Hermano para la lectura. Con este objeto se pasó una comunicación al señor Manuel A. Jarrín G., Auditor Interino, pidiéndole que el valor de las multas de los Empleados de la Contabilidad sean destinados al Comité Auxiliar para invertirlos en la compra de libros. El señor Jarrín, nos concedió lo pedido, con lo cual se ha efectuado la adquisición de obras de palpitante actualidad.

El señor Presidente del Railway Club señor Leopoldo Rivas B., entusiasta por el giro que iba tomando la organización de la Biblioteca, en solicitud presentada al señor Presidente de la Guayaquil and Quito Railway; pidió el aumento de la cuota que eroga la Compañía para el sostenimiento del Centro, lo cual fue concedido \$/. 100,00 debiendo destinarse \$/. 50,00 mensuales a la compra de libros, con lo cual se ha adquirido obras valiosas, y se ha abierto un crédito en la Sucursal en Quito de la Casa C. I. A. P., por lo tanto lo llevado de ella asciende a la suma de \$/. 492,00, las obras correspondientes constan incluidas en el Catálogo General, Anexo N^o 4. Y se ha pedido la suscripción anual para el año entrante de las Revistas, "Estampa", "Blanco y Negro" y "Revista de Occidente".

Desde Octubre hasta Diciembre del presente año, han sido prestadas 90 obras.

Los libros están evaluados en su justo valor y alcanza a la suma de \$/. 1.647,05 y a cargo del Secretario del Comité, el cual en caso de pérdida es el único responsable.

Los préstamos se efectúan previo recibo, los cuales mandados a bajar expresamente hacen constar las condiciones en que son cedidos los libros.

Se ha puesto en uso un Libro Registro, en el cual se anota la fecha en que se hace el préstamo, el título de la Obra, el nombre del Autor, el del que lo ha llevado y la fecha en que el libro se ha entregado, pudiéndose ver en cualquier momento los libros que están fuera.

Cada libro tiene una tarjeta, en la cual consta, el título de la Obra, del Autor y el que lo ha dedicado, y cuándo ha sido comprado, el valor y la fecha, y si es en rústica o empastado.

Es de imprescindible necesidad el seguir completando las obras que se hallan trunacas y poco a poco empastarlas las que están en rústica, como también adquirir unas librerías para guardarlos, porque el armario que existe no sirve para el objeto. Sería de desear que se mande a trabajar en los Talleres de Eloy Alfaro, enviando un diseño moderno que armonice con los muebles existentes y sirvan para el cometido que deben llenar.

De Ud. atentamente,

C. ALFREDO GARCÍA M.
Vocal Bibliotecario.

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, Enero 11 de 1933.

Señor Don
M. A. Navarro,
Presidente de la G. & Q. Ry. Co.,
En su Despacho.

Muy señor mío:

Tengo el honor de transcribir a Ud. para su conocimiento el Informe Técnico del Departamento Médico por el mes de Diciembre del año próximo pasado, que se ha servido enviarme el doctor Alcívar:

"Huigra, Enero 3 de 1933.—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 Diciembre último, ha sido el siguiente:

HOSPITAL DE HUIGRA: Enfermos 106, Consultas 791, Operaciones 14, Extracciones dentales 19, Exámenes laboratorio 0 y Defunciones 1.

DISPENSARIO DE HUIGRA: Enfermos 267 y Consultas 858.

AUXILIAR DE ELOY ALFARO: Sección Durán: Enfermos 158, Consultas 1.445. Sección Guayaquil: Enfermos 19, Consultas 162.

AUXILIAR DE BUCAY: Enfermos 172, Consultas 939.

AUXILIAR DE RIOBAMBA: Enfermos 15, Consultas 39.

AUXILIAR DE AMBATO: Enfermos 19, Consultas 68.

AUXILIAR DE QUITO: Enfermos 52, Consultas 215.

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

De Ud. muy atento y S. S.,

M. A. JARRIN G.
Presidente.



BALANCE GENERAL

Al 31 de Diciembre de 1932

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos:		Sueldos no Reclamados em-	
Acciones H. F.	S/. 50.000,00	pleados H. F.	S/. 66,30
Cooperativa de Consumos:		Sueldos no Reclamados De-	
Fondo de Previsión		partamento Médico	388,90
Cooperativa de Consumos:		Pensiones no Reclamadas ..	
Depósitos Cuenta Corriente	74.852,93	Pensiones Incapacidad no	
Banco Central del Ecuador:		Reclamadas	
Acciones Clase (B)	1.000,00	Cuenta Suspensa H. F.	301,26
Departamento Médico:		Correcciones Crédito	
Medicinas Hospital Alfaro	64,27	Pólizas Mortuorias no Re-	
Departamento Médico:		clamadas	1.422,00
Medicinas Hospital Huigra	1.748,203	Departamento Médico:	
Diversos Deudores & Acre-		Cuenta Suspensa "RH"	
dores	2.181,13	Departamento Médico:	
Propiedades Eloy Alfaro ...	8.232,55	Cuenta Suspensa "FA"	
Propiedades Huigra	1.666,14	Departamento Médico:	
Pensiones Incapacidad No		Medicinas Hospital "H.A".	
Reclamadas		Departamento Médico:	
Pensiones H. F. No Remdas.		Medicinas Hospital "RH".	
Cuenta Insignias H. F.	720,10	Perdidas & Ganancias 1931	145.176,95
Cuenta Radios: Comités Au-		Perdidas en 1932	4.432,537
xiliares	2.424,80		
Caja: efectivo para Enero			
de 1933	122,75		
BALANCE	S/. 143.012,873	BALANCE	S/. 143.012,873

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE DICIEMBRE DE 1932

CUENTAS	Diciembre 1932	Noviembre 1932	Diciembre 1931	Año 1932 Acumulado 12 meses	Año 1931 Acumulado 12 meses
ENTRADAS:					
Cuotas Mensuales	\$ 1.225.00	\$ 1.178.50	\$ 1.278.70	\$ 14.046.25	\$ 16.622.09
Cuotas de Ingreso	35.00	106.35	53.50	444.00	961.00
Subvención "G. & Q.", por					
Derechos H. F.	4.907.16	5.451.11	5.680.24	49.250.40	57.882.375
Cuota "G. & Q.", para De-					
partamento Médico	7.000.00	7.000.00	12.583.33	84.000.00	101.702.135
Misceláneas				2.772.82	1.433.12
Mortuorias—Cuotas	992.00	1.280.00	90.00	8.720.80	16.834.00
Premios & Comisiones				537.86	1.099.75
Intereses & Descuentos				2.843.90	5.429.53
Contribución Pro Dammifi-					
dos "O"					139.00
TOTAL DE ENTRADAS	\$ 12.175.16	\$ 15.015.96	\$ 19.685.77	\$ 162.631.03	\$ 202.103.00

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE DICIEMBRE DE 1932

(CONTINUACION)

CUENTAS	Diciembre 1932	Noviembre 1932	Diciembre 1931	Año 1932 Acumulado 12 meses	Año 1931 Acumulado 12 meses
GASTOS:					
Separación de Empleados..	\$ 1.855.70	\$ 2.592.30	\$ 208.00	\$ 22.943.60	\$ 10.609.04
Suspensión de Empleados..				84.80	
Funerales.....		50.00	100.00	1.038.80	2.400.00
Auxilios.....				144.00	100.00
Roles de Pago de Empleados H. F.....	1.735.00	1.165.00	1.135.00	14.250.00	14.221.25
Roles de Pago Pensiones a Herederos.....	1.174.015	1.174.015	1.892.025	15.319.41	22.168.33
Roles de Pago Becas H. F.....		78.00	78.00	858.00	730.00
" " " Incapacidad de Trabajo.....	72.10	50.10	752.75	1.441.80	2.072.75
Gastos Generales.....	84.75	2.00	0.80	904.55	1.240.20
Impuestos & Contribuciones					5.20
Pólizas Mias. Pagadas 1932	848.00	120.00		5.515.00	15.622.00
TOTAL VARIAS CUENTAS..	\$ 4.131.505	\$ 5.131.415	\$ 3.967.275	\$ 62.499.96	\$ 69.175.37
Casas de Alojamiento Chim-bacallo.....	\$ 159.30	\$ 181.07	\$ 142.60	\$ 2.365.70	\$ 2.023.20
Casas de Alojamiento Ambato.....	148.55	209.65	162.30	1.826.40	2.211.10
Casas de Alojamiento Riobamba.....	234.90	186.50	314.28	2.420.53	2.864.01
Casas de Alojamiento Guamote.....			33.20		999.90
Casas de Alojamiento Huiragra.....					
Casas de Alojamiento Bucay.....	55.00	55.00	45.00	533.65	1.106.95
" " " Eloy Alfaro.....	60.00	60.00	60.00	896.05	904.65
TOTAL CASAS DE ALOJAMIENTO H. F.....	\$ 657.75	\$ 692.12	\$ 757.38	\$ 8.042.33	\$ 10.109.81
Comités Auxiliares de: Quito	\$ 75.00	75.00	\$ 75.00	\$ 946.00	\$ 900.00
" " " Ambato	19.45	115.00	15.00	284.45	180.00
" " " Riobamba	15.00	15.00	35.00	875.00	300.00
" " " Huiragra	15.00	15.00	15.00	180.00	1,055.00
" " " Bucay	95.00	68.00	280.00	713.00	2,007.50
" " " Eloy Alfaro	30.00	30.00	75.00	388.00	676.43
TOTAL C. AXILRES. H. F..	\$ 249.45	\$ 318.00	\$ 495.00	\$ 3.386.45	\$ 5.118.93
Dpto. Medco.: Axliar. Quito	\$ 348.95	470.50	\$ 484.10	\$ 5.206.25	\$ 6.919.25
" " " Abto.	265.95	330.80	361.35	3,923.94	4,185.20
" " " Riba.	193.20	201.00	230.20	2,727.01	2,393.55
" " " Huiragra	5,849.338	4,161.558	4,045.75	58,548.267	61,016.67
" " " Bucay	392.25	345.92	287.30	3,717.29	3,706.04
" " " E. Alfaro	1,717.85	1,375.90	1,256.18	14,685.71	15,962.96
" " " Clínicas Extrañas	292.50	142.00	550.00	4,326.30	6,278.20
TOTAL DPTO. MEDICO.....	\$ 9.060.048	\$ 7,027.678	\$ 7,214.88	\$ 93.134.827	\$ 100.561.87
GRAN TOTAL GASTOS...	\$ 14.098.812	\$ 13,169.213	\$ 12,434.535	\$ 167,063.567	\$ 184,965.98
ENTRADAS NETAS....	\$ 1,923.653	\$ 1,846.747	\$ 7,251.235	\$ 4,432.537	\$ 17,137.02

NOTAS

AÑO XI

QUITO.—ENERO DE 1933

Nº 83

EL FERROCARRIL DEL SUR

EVOLUCION DE SUS ACTIVIDADES. PRACTICA Y ACTIVA FISCALISACION ECONOMICA DE SUS OPERACIONES

PRONTO, en Junio de 1933, ha de cumplirse el cuarto de siglo de vida del Ferrocarril del Sur. Gran acontecimiento de trascendencia nacional será éste para el pueblo ecuatoriano, ya que, desde su instauración mismo, vive en su conciencia la profunda significación que él—el Ferrocarril—tiene en la evolución vital del Ecuador.

SI HAY en nuestra tradición civilista acontecimientos que honran nuestra historia y levantan en nuestros espíritus las más patrióticas y estimuladoras de las evocaciones, ninguno como éste de la obra del Ferrocarril trasandino. El está ligado a una época gloriosa de nuestra política y a la política trascendente de nuestra vida nacional. Cuando se piensa en las luchas verdaderamente hóméricas y en los sacrificios inauditos que demandó su construcción, y, por contraste, en los beneficios inapreciables—no sólo como la realidad vial, de utilidades comerciales, de conexión interprovincial, de intercambio y conocimiento regional, más aun en su profundo sentido y valor político, y en su significación como fuerza de la unidad nacional—que representa el Ferrocarril del Sur, no es posible ver en éste sino una de las más brillantes encarnaciones del espíritu ecuatoriano, revelado en una de sus mejores realizaciones. Y es por esto también, que no sea posible, deslindar, y peor olvidar en ningún momento, el nombre del hombre glorioso, que siendo un símbolo de la excelencia humana, propulsó y dió término a la construcción del Ferrocarril. En realidad, el nombre de Don Eloy Alfaro está unido íntimamente al del Ferrocarril del Sur, y no será posible, cuando se estudie, en vía de análisis valorativo, la intrínseca significación de aquel, dejar de hacer la exégesis crítica que entraña esta obra nacional, en la que se revela uno de los aspectos más interesantes de la mentalidad y espíritu del grande hombre.

EN VISPERAS, pues, de tal acontecimiento, nos es grato, una vez más, en guarda de nuestros intereses que son también los

del pueblo ecuatoriano, insistir sobre el afán constructivo, el patriotismo e interés con que los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril del Sur, haciendo suyas las aspiraciones de la Nación, y en íntima armonía con los anhelos del pueblo, vienen, en los veinte y cinco años de existencia del Ferrocarril, empeñándose por la buena marcha de él, y la evolución de sus actividades. Motivo de un largo estudio que no cabe, desde luego, en una breve nota editorial, sería aquel de detallar los progresos del Ferrocarril del Sur, traducidos siempre en bien y beneficio del pueblo. Todos los actos de la Compañía, subordinados por lo demás, a un criterio de mejoramiento y de emancipación económicos, a un probado sentimiento de honradez y nacionalismo, está, en el momento de realizarse y ya realizados, al alcance de la crítica y censura nacional. A propósito, nos es placentero consignar ahora, y con el fin de llevar a conocimiento de cuantos se interesen por la marcha del Ferrocarril del Sur, que el Gobierno del Ecuador, como partícipe y el mayor accionista de ella, sí ejerce una práctica y activa fiscalización económica en su administración.

ES EL Gobierno, en efecto, quien, oíéndose a las restricciones de Ley y al carácter de "institución de derecho privado" de la Compañía, por medio de su Ministerio de Obras Públicas, ejerce, en la más amplia forma, su fiscalización, al estudiar y aprobar los presupuestos de gastos de la Empresa. Además, es el mismo Gobierno quien, por mediación también de un funcionario especial, el Interventor Fiscal de la Compañía del Ferrocarril del Sur, ejercita cotidianamente su fiscalización—fiscalización que es el análisis detallado y minucioso del movimiento diario de la Compañía—en todos los actos vitales de la institución ferroviaria, comprobando su existencia, sus necesidades y su razón de ser. Es, pues, este empleado el nexo íntimo que existe entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril del Sur, y quien, por sus funciones específicas, ilustra el conocimiento de aquel, suministrándole oportunamente sus informes.

MAS aún: en las páginas de esta revista se publica sistemática y necesariamente, y con la idéntica finalidad de llevar al criterio y conocimiento públicos, resúmenes sintéticos mensuales del movimiento de la Compañía. Con este procedimiento—y los de su organización interna, que están en todo tiempo al alcance de la prensa y de todos los ecuatorianos que quieran conocer en su fuente de origen el desarrollo de la Compañía—se ha creído poner de relieve, con sus menores detalles, todas las operaciones financieras e íntimas de la Empresa del Ferrocarril.

GRATO y satisfactorio nos es, pues, reiterar e insistir ahora en el celo patriótico, el decidido empeño con que los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril del Sur, han venido empeñándose en el manejo de su destino trascendental y delicado, en cuyo desenvolvimiento, ellos han puesto su honradez y fe laboriosas, y han sabido también sacrificarse siempre, comprendiendo que, al defender los intereses de la Compañía y propulsar su desarrollo constructivo, han defendido directamente los sagrados intereses nacionales.



**SEÑOR DON ADRIANO COBO,
VICEPRESIDENTE DEL FERROCARRIL DEL SUR**

Un hombre de esfuerzo y acción que, por sus propios méritos, ha conseguido una ventajosa situación en los Estados Unidos de Norte América, el gran centro de la actividad y el impulso, donde son fecundas en éxitos las iniciativas bien orientadas y las luchas del trabajo.

LA OFICINA DEL FERROCARRIL EN NEW YORK

Aprovechando de la presencia del señor don Adriano Cobo, Vicepresidente del Ferrocarril del Sur, quisimos entrevistarlo para pedirle sus impresiones sobre la Compañía y el estado en que mantiene ahora todos sus servicios y dependencias. Y quisimos, particularmente, oírle su opinión acerca de la oficina de New York, que, en concepto de muchos, es una organización que no responde a ninguna necesidad administrativa y que muy bien pudiera suprimírsela, sin ocasionar daños apreciables a los intereses generales de la Empresa.

El señor Cobo, cortezmente, después de hablarnos de lo satisfecho que se encuentra por la manera como funcionan ahora los componentes todos del Ferrocarril trasandino, hasta constituir una realidad económica de amplias y valiosas vinculaciones con el crédito del país, refiriéndose, en concreto, a las oficinas de New York, entre otras cosas, nos dice:

La oficina del Ferrocarril en Nueva York ejerce funciones de vital importancia para la buena marcha de la Empresa en el Ecuador y su existencia justifica la insignificante suma que cuesta su mantenimiento. Vamos a demostrarlo:

Siendo la Compañía del Ferrocarril una corporación organizada en los Estados Unidos está por ley obligada a mantener su oficina allí, a pagar impuestos, etc. El hecho de que el Gobierno del Ecuador sea dueño del 75% del capital de acciones no significa que el Guayaquil and Quito deja de ser una compañía americana, y al no dejar de ser compañía americana tiene necesariamente que sujetarse a las leyes del Estado en el que se halla constituida y forzosamente mantener su oficina en ese país. La Directiva puede funcionar en cualquier lugar que designen los Estatutos, para esto no hay restricción específica. Pero en este caso resulta que tres de los Directores representantes de los Tenedores de Bonos, son americanos residentes en los E.E. U.U y ellos mismos fuertes Tenedores de Bonos, y les sería muy difícil trasladarse a otro lugar o encontrar en el nuevo lugar que se designe como asiento de la Directiva personas de su confianza que les representen. Y como el Ferrocarril está impago de estos bonos juntamente con 36 cupones de intereses, estos señores no permitirían en ningún caso el traslado de la Directiva a otro lugar. Si al Ferrocarril le fuere posible cancelar su deuda vencida, le sería fácil disolver la actual compañía y organizar en el Ecuador otra, nacionalizándola así completamente a la actual Empresa. Pero, mientras esto no se efectúa, todo esfuerzo en otro sentido será pérdida de tiempo y sobre todo traerá complicaciones para el Gobierno del Ecuador como garante que es de la deuda del Ferrocarril.

La situación peculiarísima en que se encuentra la Compañía debido al impago de su deuda vencida, requiere que ésta mantenga las relaciones más armoniosas con los representantes de los Tenedores de Bonos Miembros de la Directiva. Esto sólo se puede conseguir contemporizando con

estos señores en asuntos que no afecten los intereses del país, tales como manteniendo la Directiva en Nueva York, con su Vice-Presidente y Directores que merezcan su confianza. Hay que tener muy en cuenta que los Miembros de la Directiva representantes de los Tenedores de Bonos son personas de mucha influencia en el comercio y finanzas de este país; uno de ellos es multimillonario, con entroncamientos de gran importancia en la banca de este mercado; otro es banquero en Wall Street, y el otro es Presidente de un Banco en New Jersey. El tener a estos señores de Miembros de la Directiva y mantener con ellos las relaciones más cordiales, ha facilitado el establecer el crédito de la Compañía en este mercado, a pesar de que la falta de cumplimiento en el pago de su deuda consolidada y la incapacidad de operar con utilidades para atender al pago de intereses en dicha deuda le colocaba de hecho en la lista negra. La circunstancia de ser estos señores muy conocidos ha contribuido a que la Empresa no tuviera dificultades en obtener equipos, suministros y materiales en las condiciones más favorables para los trabajos de consolidación de la línea que se han llevado a cabo durante los últimos cuatro años. Es un hecho que si la Empresa no hubiera estado establecida en ese país con una Junta Directiva que inspirara confianza, grandes dificultades habría experimentado en la consecución de todos sus artefactos, y se puede deducir que el día que se cierre su oficina en New York y se traslade la Directiva a otro lugar, el crédito que ha abierto entre los manufactureros de allá quedará completamente mutilado.

La Empresa se suple en Norte América de todos los artefactos necesarios para el mantenimiento, operación, mejoras y extensiones del Ferrocarril. Estas partidas ascienden a cifras considerables que necesitan permanente atención, tino y conocimiento del mercado, para evitarle a la Empresa pagos de primas subidísimas por el ejercicio de esta función. Si la Compañía no tuviera su propia organización para atender a estos factores, tendría necesariamente que constituir como su agente a una casa comisionista. Cuáles serían los resultados? Por una parte, sus compras se recargarían por lo menos con un 25%, pues a fin de conseguir en el mercado los precios más favorables es indispensable que una organización de la misma empresa esté a cargo de esta función para que se interese genuinamente y pelee y batale a fin de conseguir los mejores precios y condiciones. Un extraño se limitaría a hacer las compras de acuerdo con las listas que recibe de las oficinas principales, sin preocuparse absolutamente ni invertir su tiempo tratando de obtener las mejores ventajas posibles, y si las consiguiera, se las aprovecharía él mismo. Por otra parte, la compra de materiales es una función muy delicada y que requiere experiencia y ciertos conocimientos técnicos si la Empresa se interesa en que sus gastos de operación y mantenimiento sean los más bajos posibles, y no solamente es necesario que se mantenga una organización apropiada en el mercado en donde se efectúan dichas compras, sino, además, el personal que la compone debe ser entendido en la materia, debe estar a cargo de un experto que conozca profundamente el mercado, si las diferentes unidades de la Empresa van a estar satisfechas con las calidades y precios de los suministros. Este mercado es inmenso y para cada artículo manufacturado hay por lo menos veinte fabricantes y cada uno, sobre un mismo artículo, difiere del otro en precios y calidades y no siempre resulta ventajoso porque se compra un artículo barato. Asimismo, muchos artículos de las mismas especificaciones, su calidad puede ser tan superior que convenga pagarlo más caro. Una Empresa de la índole de un ferrocarril requiere que los materiales que se suplen deban ser de la mejor calidad obtenible; la interrupción de operación debido a materiales defectuosos es sumamente costosa y arriesgada, y ninguna Empresa de esta naturaleza puede soportarla. Pero a menos que se conozca el mercado a fondo y se encuentre uno en el corazón de

éste, no es posible ejercer tal función en las condiciones que un ferrocarril requiere.

Esta Empresa ha importado en los últimos cuatro años y medio un promedio de \$ 80.000,00 al año, poco más o menos, en materiales y suministros, sin tomar en cuenta rieles, durmientes, material rodante, maquinarias y combustible cuyo costo asciende a muchos miles de dólares más, aun cuando estas compras sólo se efectúan de cuando en cuando. Todo esto requiere el ferrocarril para su funcionamiento, mantenimiento y mejoras. Si solamente se le ahorra un 20% en los suministros que requiere año tras año, quiere decir que este ahorro cubre tres veces más del costo actual del mantenimiento de esta oficina y de la Directiva. Los Directores sirven sin sueldo fijo, tienen una asignación de \$ 20,00 por cada sesión a la que asisten. No se puede calcular más de diez sesiones al año y con una asistencia de siete Miembros cuando más en cada sesión. La gestión de los Miembros de la Directiva es de lo más laudable, pues cada uno de ellos se interesa vivamente en la buena marcha de la Empresa y muchas veces, en una u otra ocasión, sin remuneración alguna, se ven obligados a ejercer funciones de trascendental importancia para resolver problemas que continuamente se presentan. Debe tenerse en cuenta y partir desde el punto de vista que en el seno de una Directiva se resuelven los problemas más importantes que atañen no solo a la política y normas de la Compañía, sino, en muchas ocasiones, a su administración. Para citar un caso concreto: En el último contrato por petróleo que se hizo en New York, la requisición vino de la oficina principal para que se contrato para el abastecimiento del combustible necesario del ferrocarril por todo un año, cuyo abastecimiento requería 118.000 barriles de petróleo. Tratándose de un negocio de esta importancia la Directiva comisionó a tres de sus Miembros para que efectúan la negociación. El primer precio cotizado fue el de \$ 1,31 por barril, y solamente después de una larga negociación y haber puesto en competencia a todos los productores de este artículo en ese país, se consiguió que redujeran el precio a \$ 1,14 por barril, así ahorrándole a la Compañía en esta sola transacción la suma de \$ 23.600,00. Esto jamás se habría podido conseguir si la negociación se hubiera llevado a cabo desde el Ecuador por correspondencia o cables. Y con solo este ahorro, la Compañía pagará los gastos de esta oficina por cerca de cuatro años. Es un hecho evidente que la oficina establecida en la gran metrópoli, no solamente no le cuesta un solo centavo a la Compañía sino que, además, en último análisis, le resulta remunerativa; porque, si para hacer sus compras de los suministros que diariamente necesita tuviera que pagar un 20% de prima a sus comisionistas y la oficina lo hace por un 7%, el 13% es una utilidad neta que se aprovecha la Empresa. Esto sin contar el ahorro enorme que efectúa cuando hay compras de material rodante y fijo, combustible, etc., que estas partidas ascienden a cifras muy considerables y que no se las toma en cuenta para los cálculos mencionados.

Otro punto que no se debe perder de vista es el aspecto político de la situación. Con la Directiva funcionando en los Estados Unidos, los elementos que la componen son completamente independientes y aislados de la política del Ecuador y, por consiguiente, no tienen otro interés que el de velar por los intereses, buena marcha y completo éxito de la Empresa. Las influencias políticas que podrían ejercer las esferas gubernativas en la administración y manejo de los negocios de la Compañía serían nulas, y es precisamente a esto a que se deba el éxito que ha obtenido en los últimos cinco años. Ya no se discute el hecho que la política inmiscuida en los negocios es funesta en sus resultados; y siendo el negocio de un ferrocarril el más complejo y que requiere una técnica bien experimentada, es indispensable que una empresa de esta índole permanezca completamente divorciada de la política.

PROBLEMAS AMERICANOS

LAS INFLUENCIAS ACTUALES

Europa ha lanzado, con bastante frecuencia, por medio de sus representantes, diatribas contra América. Y, lo peor de todo, le asiste, para ello, plenitud de razón. Nos acusa de ser sus imitadores. Es decir, faltos de originalidad y de vuelo intelectual escaso. Las más robustas inteligencias americanas—la florescencia intelectual nuestra!—han seguido, en verdad, aún en el análisis de la fenomenología auténticamente continental, los métodos y las inspiraciones de Occidente. Esto es, los productos vernaculares tienen, no ironizamos, contenido y forma ajenos.

Pero, actualmente, los cultores de las disciplinas científicas de allende el Atlántico, en ímpetu de remozamiento de sí mismos, han roto los viejos horizontes dogmáticos, superando las normas elaboradas en el siglo XIX y en el primer cuarto del XX; y, con audacia emocionante y vigor ignorado en la historia del pensamiento, hurgan inexploradas regiones antropológicas y sociales, abstractas y prácticas, metafísicas y reales. La biología, la matemática, la pedagogía, la moral, etc., modernas, sacuden dramáticamente los nervios habituados a la tradición pretérita inmediata.

Esta actitud proteica y vibrante de la milenaria Europa se ha proyectado, benéficamente, hacia nosotros. La desorientación y el deslumbramiento fueron consecuencias instantáneas de ella, y, luego, nos sumimos en éxtasis y nos colmamos de expectativas.

Pero las reglas están ya rotas y las normas, antaño infalibles, yacen, sin excepción, despedazadas. Para reconstruirlas, necesitase que los eruditos—arqueólogos de culturas—se dediquen, con benedictina fatiga, a la tarea de armar las piezas desmontadas y deshechas de tales cuerpos muertos, las que carecen de valor palpitante y no pueden alimentar de vitalidad a la acción; sino que tienen una importancia exclusivamente histórica.

No es, pues, la spengleriana decadencia occidental la que nosotros proclamamos, doctrina que, pese a las geniales afirmaciones del filósofo que la arquitecturó con majestad extraordinaria, revela la grandiosidad intelectual de la nación germana; menos nos adherimos al "monótono treno", como dice con serena iracundia el maestro hispano, que resuena con tanto consagrado, de los que gimen por la cultura concluida.

¿Cuál, entonces, el bagaje y el acervo espiritual que nos dirija y ayude en el exploramiento de la realidad virgen que nos rodea? No se ha *sotilificado* aún—discúlpeame la expresión—el europeísmo moderno para que nos sirva de pauta; al contrario, no tenemos ahora, por felicidad nuestra y de nuestros destinos, guías ni maestros, los cuales han esterilizado América, manteniéndola encadenada durante cuatro siglos.

Europa, sin embargo, nos ha dado la última lección, la única fecunda que hemos recibido de ella: audacia para irrumpir, superándolos, sobre viejos moldes, por respetables y autorizados que sean; y confianza en la propia irrupción.

LA TRADICION REMOTA

El alma de los pueblos está incrustada en la historia; pero animada de anhelos futuristas. Quedémonos, un momento, con nuestro devenir en el tiempo.

No somos *pueblos recientes*, como nos llamaron, cristobalcolonescamente, los aventureros superficiales de España. Somos *nuevos* para ellos, mas no para nosotros mismos. Tenemos una antigüedad muy remota. Es que no datamos de la Conquista; nos pertenecemos a decenas de siglos anteriores a ella. Tenemos tradiciones tan antiguas como cualquier pueblo asiático. Y más brillantes y de sugestión más acabada. Aunque, penoso es confesarlo, escasamente examinadas, por inercia mental, por negligencia, por escaso conocimiento de nuestras propias excelencias, por absorbernos en esquemas intelectualistas extranjeros, por urgencia de vivir dentro de la soñolienta burocracia nuestra, que mata todo vigor joven, toda prometedora rebeldía.

Desde el fondo de los siglos nos están llamando, para que penetremos en ellas, las culturas que fertilizaron este rico suelo que hoy nos sustenta con prodigalidad inmerecida: ¡somos tan perezosos hasta para apreciar su savia nutridora y potente! Nos llaman cada vez con mayor imperio, anhelantes de nuestra rectificación.

Tiahuanaco y Tahuantinsuyo, los imperios universales, constituyen, aunque tratemos de ignorarlo, los soportes de nuestra venidera grandeza. El indio, en los campos, no llora con las notas de su quena, como ridículos literatizantes lo describen; sino que, pertinaz y tesonero, acumula energías invalorable, las que algún día las desatará, como cataratas de rayos cogadores, ante el gesto admirado del mundo, sobre estas nacionalidades hoy raquíticas y mañana pujantes.

Y el mestizo rural—aleación de recio cobre con partículas de estaño—guarda en su cerebro la visión del inigualable panorama andino, y en su entraña, la matizada riqueza del aborigen. Nítido interiormente, de cuerpo musculoso y robusto, sus veneros vitales pasan, a los ojos del observador vacuo, inadvertidos e insospechados.

Las ciudades, asimismo, crepitan en anhelos, ardorosamente inquietas. Libres del yugo espiritual europeo, pugnan por encontrar su cauce definitivo. Un íntimo rumor brota por todos los resqueijos de la ciudadanía.

¿A dónde vamos?. La historia tiene sorpresas insólitas. En todo caso, estamos en vísperas de realizaciones magnas. Por bajo la quietud de las capas externas se entrechocan bullidoras corrientes. ¿Talvez un cambio radical de perspectiva en la visión panorámica de la vida y de las cosas?, ¿un robustecimiento inusitado del análisis y la comprensión? ¿el iniciamiento de la etapa sustantivamente americana?, ¿el descubrimiento o aplicación de fórmulas socio-políticas, que revolucionarán nuestro conventual vivir?. Quizá todo esto y mucho más.

MISION GUIADORA

Los ecos que nos vienen de todo el mundo están condicionando el destino de Hispano América. La inquietud de la India vedántica, teosófica, budhista y mahometana; la exacerbación de la China que, aprisionada en círculos de hierro; se debate indómita, y realiza, aunque fragmentariamente, a pesar de su cruenta lucha por concesiones y fronteras, una labor de asombro; el sordo ruido que, a pesar de su cautela, deja escapar el Egipto; la Alemania de las ordas naziz y de las falanjes comunistas, hirvientes tendencias contradictorias, que chocarán en cualquier momento; los resplandores de redención que divisa el pueblo hispano; la Rusia, que talla, con esfuerzo inusitado, un arquetipo social; para no abundar en más referencias, —han despertado la conciencia de nuestra Raza, que empieza a mirar metas lejanas, tan lejanas que no las ha columbrado ninguna otra.

Al crepitar crujiente del mundo, hay que añadir las voces profundas de ciertos hombres, que claman por la sustitución del actual orden por otro de solidaridad fraterna.

América actúa dentro de este teatro.

El pueblo, la gran masa, si sigue un ritmo histórico seguro y firme, no por eso debe quedar en una especie de abandono, sin que nadie se destaque a predicarle su ruta. De acontecer así, el control político—de los partidos entre sí, de los dirigentes con respecto a los prosélitos, etc.—dejará de ser efectivo por falta de existencia, sucediéndose, entonces, inevitablemente, desbordes y desviaciones dolorosísimos, que repercutieran, desalentándolos, aún entre los mismos propugnadores de beligerancias; retardando el proceso de ascensión de la ética social; o, quizá, advendría el anulamiento, por lo menos durante lapsos considerables, de actividades notablemente iniciadas.

No presumimos, ni mucho menos, de mentores. Pero hay momentos en que todos estamos irrestrictamente obligados a hablar. Sólo así brotará el cuerpo coherente de aspiraciones definidas.

Las generaciones anteriores a la nuestra han tenido dos cualidades capitales, que, según las circunstancias, han devenido estudiosas y políticas, o librescas y burocráticas. Con las excepciones debidas, naturalmente. Por ser sobradamente conocida, preferimos silenciar la demostración. Nuestra historia, repleta de sediciones, de discursos carentes de neta ideología americana, de empleados públicos, de mnemotécnicos, de buriladores de vulgaridades, ratifica absolutamente lo dicho.

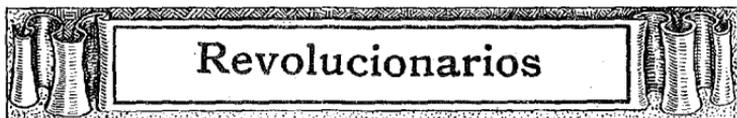
Tenemos, pues, que ahogar, hacer desaparecer, la fase negativa que, por transmisión artificiosa, se ha destacado preponderante en la personalidad nuestra; y exaltar, con exaltación lírica y mística, si se quiere, el oro puro del alma de América, descargada del fardo de convencionalismos que la abruman, limpia de etiquetas importadas y desbrozada de los extranje-rismos que ocultan su esencia.

Conviene remontarnos, con indudable abnegación científica, a las fuentes primeras que han originado los actuales veneros espirituales que disponemos; para, así, palpar con la integralidad de nuestra misión. Si la actualidad de millones y millones de hombres es la urgencia, quedamos a nosotros lapso suficiente para meditar el porvenir. Sólo de esta manera evitaremos que el error se acople a nuestro carguío. Y seguir, paso a paso, los vaivenes de la llama ensombrecida por el humo de tanta hojarasca. Analizarla sinceramente, captar sus fulgores, y transformarla en tea purificadora de las injusticias universales.

Puede acusársenos de lentitud, de faltos de clarimento en el pregón. Los que así piensan, que continúen ensordeciendo el ambiente con la prédica charlatana, y que lancen, como verdades inmutables, fórmulas universalistas aprendidas en cualquier folleto de propaganda, aunque en la realidad nacional no tengan enraizamiento. Pero la verdad y los destinos de nuestros pueblos no pertenecen a la vocinglería: dentro de las capas más profundas (únicamente se realizan las esenciales transformaciones.

Vamos a éllas, pero firmes, como sobre el duro granito de nuestras cordilleras incommovibles; no sobre la greda humedecida por el trópico.

NESTOR MOGOLLON.



Revolucionarios

Adelante los que sienten ansia de ideal, los que
desean subordinar su vida a una idea grande.

SANTIAGO RAMON Y CAJAL.

El genio es esencialmente la originalidad que triunfa sobre el medio —ha dicho un pensador— y genio es sinónimo de "revolucionario". Revolución es movimiento espiritual. Transformación de ideas. Cambio mental operado en el dinamismo de los avasallamientos concienenciales.

Los que triunfan zigzagueando un ciclo en el campo de las ideologías, se llaman mentores, seres extraordinarios, superhombres. Y su personalidad tiene un sello propio distinto de los otros de la especie humana.

Un miraje vasto y dilatado, con visuales puestas hacia la cúspide de un éxito singular lleva el sello de una manifestación revolucionaria.

Irse franca y abiertamente por los senderos de una reforma social con derivaciones de bienestar colectivo, es tender a la acción revolucionaria.

La revolución es un concepto trascendental de ascensión, de inquietud, de renovación. Revuelta o insurrección desvirtúan la esencia de esta Ideología.

Esos seres que sintetizan la concepción de hondas meditaciones y esfuerzos mentales en pro de un imperativo de éxito, la genialidad de un acto extraordinario, el logro portentoso de una captación de ideas ultraviales, son los espíritus libertarios, edificantes, revolucionarios.

Jesús, el más grande y sublime Reformador, es el primer revolucionario del mundo.

Juan Huss y Martín Lutero, alucinados defensores de la reforma religiosa, proclamando la verdadera emancipación de la conciencia humana, dieron el grito de una poderosa revolución espiritual en el campo excelso de las doctrinas.

Colón, el inmortal genovés, lanzándose a la más temible e inverosímil de las aventuras, con la loca visión de descubrir un mundo, nos dan un ejemplo del tipo de revolucionario.

Revolucionarios fueron aquellos espíritus fuertes que removieron a la Francia pensadora y proclamaron las enormes ideas de libertad, igualdad y fraternidad, reconociendo la efectividad de los derechos del hombre....

Los grandes inventores, los geniales artistas, sabios y maestros espirituales, cuyas obras en sus múltiples géneros llenan el mundo de luz y civilización, son grandes revolucionarios.

Revolucionarios, los hombres que han ejercido influencia decisiva en el devenir de las generaciones, imprimiendo a su época una modalidad original.

El evolucionismo y la renovación, sirviendo de palanca de Arquímedes para remover la conciencia del universo y levantar a la más alta cumbre a la razón humana, sacándola de la inacción y la inercia, tienen una fuerza de progresión, que es necesario reconocer como punto ascensional en la

plasticidad de las más altas rebeldías. Rebeldía no es rebelión. Es la exteriorización consciente de un anhelo de libertad, de justicia o de nivelación.

Los que defienden la moral en su más hondo sentido, aquilatando la ideología de una época y sentando reglas y normas no conocidas, con tendencias a un desenvolvimiento excepcional, llevan legítimamente el título de revolucionarios. Influir en los destinos del mundo es producir una acción decisiva y avasalladora.

Influyen aquellos espíritus atrevidos y audaces, que rompiendo los moldes del ancestro, involucran en el alma de una etapa el alma de su propia personalidad saliente, con la consecución de nuevas doctrinas, de modalidades nuevas, de orientaciones no conocidas.

Almas libertarias o genios revolucionarios han sido Moisés, Mahoma, Zaratustra, Buda, Sócrates, Galileo, Pasteur, Newton, Darwin, Copérnico, Vesalio, Huyghens, Máximo Gorki, Anatole France, Miguel de Unamuno, Tolstoy, Marx, Lenine, Henry Barbusse, Ruben Darío, Voltaire, y cien más, espíritus sobresalientes, en las distintas esferas de su poderosa mentalidad avasalladora.

* * *

Nuestra era es de eclosión y avasallamiento.

Es poca de dinamismo espiritual y material que invita a no permanecer estacionarios, ni a vacilar en el camino de los avances plétóricos de renovación y de eficiencia.

El rutinarismo atrofiador y viscoso cede hoy al conjuro formidable de las nuevas tentativas que cifran su visual en el estudio hondo de la vida, plamándose en la concreción reconocedora de la ciencia y del análisis, de la rebeldía consciente y edificadora, de la revisión de los nuevos problemas restauradores del mundo.

Aquellos seres que pregonan con profundo conocimiento y conciencia este nuevo orden de cosas en el movimiento ideológico universal, son los que bien merecen llamarse "revolucionarios". Revolucionario quiere decir apóstol, redentor máximo.

Los mentores de las nuevas ideologías fraternas y fecundas serán los llamados a fertilizar con su savia espiritual el árbol enhiesto de las nobles orientaciones, cuyos frutos alimentarán el alma de la juventud, de esta juventud sedienta de luz, de amor y de justicia!.....

GABRIEL VILLAGÓMEZ V.

PALABRAS DE RECONCENTRACION

DE "INTUS"

I

Los sabios y filósofos, atentos al desarrollo de la cultura y a las prácticas del amor cotidiano, presienten para un tiempo no muy lejano, el triunfo de la igualdad humana en sus manifestaciones infinitamente variadas; igualdad que, en la práctica, será el respeto del derecho de todos, o sea individualmente, "el derecho que une al hombre con el hombre" propiamente al desenvolvimiento del viejo y santo axioma del Rabí de Galilea: "amaos los unos a los otros", que viene a ser la garantía más cierta, más inexcusable de la inviolabilidad del derecho de los demás.

Las leyes de los estados actuales también garantizan el ejercicio de la libertad como "esencia del derecho"; pero, en la realización turbulenta de los postulados que alientan nuestras incipientes democracias, no siempre ese ejercicio va paralelo con el respeto mutuo de deberes y derechos, que se los atropella, conculcándose las leyes en que se sustenta, precisamente, la libertad.

Y lo que los sabios y filósofos esperan que se operará como un imperativo de sabia y humana experiencia, es el amor del hombre para el hombre, con el respeto, en todo momento de la vida, de sus derechos y obligaciones, cosa que será realidad perenne en un no lejano día que vendrá...

Cierto que hoy estamos en camino hacia esa bella y excelsa cumbre; pero aun no podemos decir que nos hayamos despojado de las taras raciales, de los tristes prejuicios, de los odios de animales bravíos y salvajes... Aun hay hombres que disparan, envenenada de rencor aveya, la catapulta de la barbarie; y esto sólo, no sería mucho; hay gente asaz inteligente y letada, sedienta de inauditas ambiciones —que no las saciarán jamás— cuyo único afán es descubrir y zaberir las flaquezas ajenas, sin darse por entendida de las propias suyas y muy abominables.

Los hombres hacen a los pueblos y éstos seguirán la ruta que aquellos les impriman; en la obra de avance y depuración quedará el coeficiente de la verdadera cultura; los gases, saturados de rencor, se perderán para siempre en el tiempo y el espacio, crisoles maravillosos en que se verá reflejar ya purificadas las edades y generaciones nuevas.

La sociedad del futuro —ha dicho Wills— será aquella en que la capacidad intelectual, como amor y como pensamiento, haga al hombre más hombre, a la humanidad más humanidad, todo corazón, altruista, sincera y noble siempre!

II

Meditar, meditar siempre en la maravilla infinita de todo lo creado, cuyo eje está en la altura insondable; meditar, meditar siempre en la peque-

ñez de nuestra vida que puede levantarla y trocarla eterna un espíritu sabio y grande. Meditan los prudentes, los visionarios, los austeros; no medita el frívolo, el irracional, el bruto.

La meditación encuentra alas para el alma que viaja en el milagro de una idea profunda, de una aspiración que se supera, de un intenso dolor.

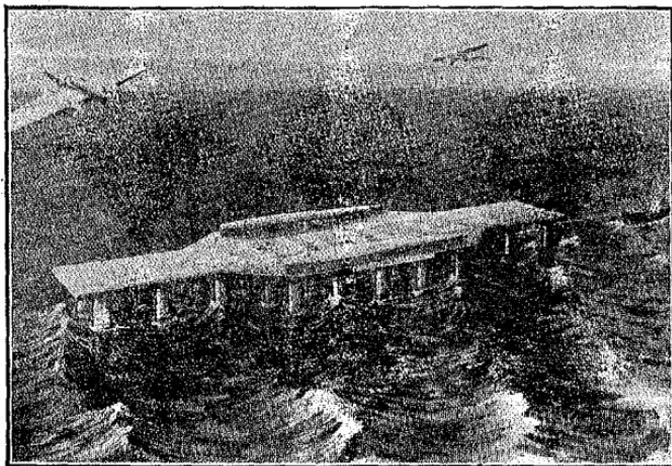
Se medita cuando queremos auscultar el porvenir o cuando en la melancolía intentamos purificar nuestro corazón.

La meditación es música alada que suaviza las asperezas y residuos bárbaros; meditar es mejorar; es comprenderse a uno mismo; es hallar en los trances difíciles el consejo atinado, el camino del bien.

La meditación nos aísla de la tremenda cantinela ambiente, elevándonos a otro plano donde la nobleza y la serenidad son guías para la consecución de un tranquilo bienestar en la vida.

El que medita encuentra que el dolor es necesario para fortalecerse en la sinuosa marcha; y aunque tenga a su paso los obstáculos más difíciles, sabe orillarlos, sin inmutarse, sonriente y firme: la vida amengua sus picaduras y el espíritu se acostumbra a creer que se trata de otra vida más dulce, más prometedora, más humana.

NICOLÁS RUBIO VASQUEZ.



EL AERODRÓMICO FLOTANTE ARMSTRONG.—Esta clase de Aerodromos serán a modo de islas ancladas en el Océano, que servirán para el aterrizaje de los aeroplanos.

SIN QUERER

El hongo fué paraguas de otros milenios. Siempre del balcón de Julieta se colgará Romeo.

Novedades antiguas trae tu advenimiento.

Para mi áspid romántico el óico de tu cuento se derrama en palabras amables, ya redichas: amor, amor, amor, y sobre tus pupilas de sueños anhelantes y esperas contradichas el paisaje de aquí se dibuja cantando.... Pero escafandra simple recogerá tus dichas, pero mi cablegrama se tiende en hilos luengos y en el libro de ayer la Omega se dibuja y en el de hoy amanecen metáforas extrañas, las de los viajes largos y los regresos sabios.

No es mano casanóvica la que ahora te busca, ni es luz de seducción que cae en tus pestañas, ni es beso de deseo que te quema en los labios. Plájeleme tus manos tacteando mis instintos, óiganme tus palabras, devuélvanme tus ecos, tracen en la inquietud de mis sueños distintos cristales de otra edad tus sentimientos fieles.

Vístete de colores, entreteje laureles, trae rosas mojadas y violetas humildes y hundo en el surco cálido de tus presentimientos el arado del odio para que al fin me olvides.

To gustará el milagro de adoración. Tendida para el dios modernísimo tu temblor de oferente. Allí dos copas blancas y róscas de la vida, allí el surco del pecho, y oscura y encendida la flor de la paráfrasis, la pagana, la trémula.

Sobre el milagro antiguo, marfil duro mi frente y altos los pensamientos, desligados y quietos, como en reposo estáticos, como en dominio, inmóviles en la escultura viva de alguna fija llama.

No mano casanóvica ni buseador tormento. Pero ha de abrirse el libro de los periplos, pero el trazo de las cosas floridas ha de hacerse ya fácil para el paso del Ulisiano duenio y aún cuando la columna del humo figurado te llame a sus añejas sencilleces, y aun cuando Penélope entreteja la malla honrada y fuerte, sobre el amor cantando, sobre el grifo simbólico, sobre la roca dura, sobre el trífido sedcño, sobre el lobo del mar, veloz y dominado, sobre el coral flotante, sobre el marino banco, y sobre el remolino hundido de la Muerte bufoos del recuerdo, sin naufragio, volantes, han de surgir, volviendo sobre irisadas olas, música del periplo, sin extinción, sin término, como el tímpano intacto que hay en las caracolas....

El hongo fué paraguas de otros milenios. Siempre del balcón de Julieta se colgará Romeo.

Novedades antiguas trae tu advenimiento.

Acidex otoñada probé de tu setiembre.

Hay resolanas íntimas en tu amistoso viento. Búscame en el misterio que no encuentro en mi mismo. Hundo tus manos solas en mi multanimismo. Escóndete y olvídamme, hundiéndote en mi abismo!

Augusto

- Arias.



INFORME SOBRE LOS ESTUDIOS DE LA VARIANTE DEL CHANCHAN

Necesidad imperiosa de abandonar la actual Vía en explotación del Ferrocarril del Sur en la hoya del Chanchán

Desde la época de la construcción de la línea del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, la preocupación mas seria de la Compañía, ha sido siempre, el mantenimiento de la vía en la sección del Chanchán, mantenimiento en el que se ha visto obligada a invertir a diario grandes cantidades de dinero y de energía; sin embargo de lo cual, en varias ocasiones ha tenido que interrumpirse el tráfico por períodos de hasta tres meses, por la magnitud o número de deslaves y derrumbes que han sobrevenido, causando, algunos de ellos, la muerte de centenares de trabajadores, y originando todas las consiguientes pérdidas a la Empresa y dificultades al país entero, por ser ésta su principal arteria de comunicación.

La hoya del Chanchán abarca una zona hidrográfica extensísima, con numerosos afluentes y laderas sumamente pendientes, de manera que en los inviernos sufre este río crecientes de una magnitud imponderable, lo que; añadido a su fuerte gradiente, le da una fuerza que le permite arrazar con todo lo que encuentra a su paso.

La constitución geológica del terreno es muy diferente en los dos flancos del río, siendo completamente deleznable e insegura la del E, lo cual tiene su más amplia demostración en las secciones movedizas de la actual vía: Guanábana (km. 114) y Pueblo Viejo (km. 149), en el enorme deslizamiento producido en el km. 121, los grandes desprendimientos en forma de avalancha en Huigra, km. 117, que mantiene en constante alarma a la población, los descendimientos de gran altura en los kms. 103, 104 y 105, Olimpo y km. 125 catalogados como los derrumbes de mayor magnitud producidos en el invierno pasado; y en la sección denominada "Terremoto" del Ferrocarril Sibambe a Cuenca, que está sujeta a los mismos fenómenos. En cambio los terrenos, y especialmente los altos que queda al lado W, son de naturaleza completamente estable y ofrecen la mayor seguridad para una vía férrea o cualquiera otra obra análoga.

La Empresa ha realizado siempre todo lo que ha estado a su alcance y dentro de sus posibilidades, especialmente en esta última época, para proteger a la vía en esta sección; pero nunca ha podido conseguir plenamente su objeto, por la imposibilidad absoluta de poder luchar con ventaja contra una fuerza de la magnitud de la de este río.

Los muros de protección y demás obras de defensa que se construyen a diario, no pueden tener una conservación ni resistencia indefinida, pues la continua erosión del río mina las bases y hay necesidad de calzar los cimientos continuamente. Lo mismo sucede con los estribos de los puentes y demás obras de arte que están en contacto con el río. Aún mas, se han dado casos en que, por haber ocurrido un derrumbe de proporciones considerables se ha contenido el río obstruyendo su cauce en gran extensión, causando desbordamientos sobre los puentes y llevándose grandes trochos de vía; y otros casos en que, el agua, no habiendo podido derribar los estribos de un puente, ha roto y se ha precipitado por la parte de atrás de las alas de los mismos, dejando el puente aislado en la mitad de la corriente, como sucedió el invierno pasado en el puente de Turmas y en el km. 101 al norte de Naranjapata. Por último, no sólo son terribles los de-

rrumbes del lado por el que va la línea, sino también los que se producen en el borde opuesto, pues en este caso, la aglomeración de material en ese lado del río empuja la corriente al lado opuesto, y produce deslaves en la línea.

Cabe notar aquí que, solo en el invierno pasado se produjeron 28 deslaves y 80 derrumbes, interrumpiéndose el tráfico por tres meses.

En vista de todo esto, se ha concluido que la única solución radical que existe para salvar a la Compañía y al país entero del peligro que se ve amenazado el Ferrocarril del Sur y de los ingentes gastos de defensa, reparación y conservación que demanda normalmente esta sección, es el estudio de una vía que permita abandonar esta zona y llevar la línea por una ruta que ofrezca plena seguridad, estudio que se ha realizado ya, y que es el objeto de este primer Informe General.

II

Vías que se han estudiado en la zona Bucay—Palmira

En la sección Bucay—Palmira, que es la que abarca la hoya del Chanchán, se han hecho tres estudios principales para el Ferrocarril, además del que se adoptó para la construcción, y son los siguientes:

1º *Vía Kelly*.—Fue estudiada por el Ingeniero Kelly con el objeto de continuar el Ferrocarril Durán—Chimbo hasta Porotobamba, sitio que queda frente al pueblo de Sibambe, y hasta donde llegaba la carretera "García Moreno" desde Quito.

Este estudio fue hecho para Ferrocarril de vía angosta, que era la característica del que entonces existía de Durán a Chimbo.

Kelly no pudo llegar con sus estudios hasta Porotobamba, sino solamente hasta Sibambe.

De esta vía se construyeron en 1889 34 kilómetros, entre la quebrada de Huigra y el pueblo de Sibambe.

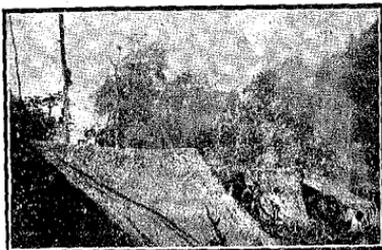
Además, el Ingeniero Kelly hizo también un estudio para carretera desde Porotobamba hasta Guaranda, bifurcándolo en una rama a Bucay.

Esto último anotamos con el objeto de que no se confundan estos estudios con el trazado mencionado para Ferrocarril que este mismo Ingeniero hizo.

2º *Vía Muller*.—Debido a que el Ingeniero Kelly no llegó con su ruta a alcanzar satisfactoriamente la altura de Porotobamba, el Ingeniero Sigwald Muller hizo, en el año 1898, un estudio para continuar el mismo Ferrocarril desde Chimbo hasta Porotobamba.

Para conseguir su objeto, este Ingeniero tuvo que trazar su ruta con una serie complicadísima de desarrollos y retornos que le permitieran alcanzar la altura deseada.

En el informe que, de sus trabajos, presentó al Gobierno del General Eloy Alfaro el 5 de Julio de 1898, crítica en la forma más dura el trazado de la vía Kelly, principalmente por la serie de zigzags de retrocesos larguísima que ésta tiene, y que impedirían completamente la operación reproductiva del Ferrocarril.



CAMPANENTO EN LA ZONA DE CHILIGAY, EN LOS COMIENZOS DEL ESTUDIO DE LA VARIANTE DE LA GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY

Sin embargo, nosotros calificamos también de inconveniente esta vía Muller, principalmente por su enorme desarrollo, de costosa ejecución y que harían lento y peligroso el tráfico a causa de la abundancia de curvas, en su mayor parte de máximo grado.

3^o *Vía Harman*.—En 1898, el ingeniero John Harman en representación de la Guayaquil and Quito Railway Company, y mediante un contrato con el gobierno del Ecuador, estudió y rectificó el trazado de Kelly para el Ferrocarril, adaptándolo para el ancho standard que hoy tenemos; mejoró las características de esa vía, y suprimió los retrocesos de los zig-zags, convirtiéndolos en lazos con curvas de retorno, como se podrá ver en el plano adjunto, con lo que se mejoró ese trazado en una forma radical.

Harman, además, no trató ya de alcanzar la altura de Porotobamba para llegar a la carretera "García Moreno", sino que prolongó su estudio hasta Columbe, con el propósito ya definido de llevar la vía férrea hasta Quito.

La Guayaquil and Quito Railway Company adoptó este trazado para la construcción del Ferrocarril, y mediante los trabajos de Chimbo al norte, al mismo tiempo que adaptaba la parte ya construida por Kelly al ancho que requería el Ferrocarril del Sur, ampliando para ello la latitud de la vía, lo mismo que las curvas.

Esta construcción, sin embargo, tuvo que abandonarse después de algún tiempo, debido a que entre los kilómetros 8 y 12 a partir de Chimbo, y al norte del río Yahuan, encontraron un terreno sumamente deleznable y pantanoso, por el que les fué materialmente imposible conservar los trabajos, pues los cortes y terraplenes que allí hacían se derrumbaban y hundían a diario, y sobrevenían deslizamientos de terreno en grandes masas.

En vista de esto, se vieron obligados a abandonar esa ruta, perdiendo todo el trabajo que ya habían realizado, inclusive la enrielladura de algunos kilómetros, y volvieron a Bucay para emprender en un nuevo estudio por el fondo de la hoya del Chanchán, estudio que fué el que luego adoptaron definitivamente para el Ferrocarril.

III

Proyecto de variante de la Guayaquil and Quito Railway Company

Después de haber estudiado detenidamente los planos de las vías que dejo anotadas y haber hecho el reconocimiento del terreno decidí adoptar en su mayor parte el trazado de la vía Harman para los estudios del Proyecto de la Variante, tanto por el menor desarrollo y mejor alineamiento de esta vía con relación a la de Muller, cuanto y principalmente por estar ya perfectamente construidos 34 kilómetros, como ya se ha indicado, en la sección comprendida entre la quebrada de Huigra y el pueblo de Sibambe. Además, las características de esta vía son muy buenas, pues las curvas máximas son de 30^o y en número reducido, y la pendiente máxima es del 4% compensado en cortísimos trayectos, y en todo el resto del trazado no excede del 3,5%, mejora importantísima con relación a la máxima de la línea actual que llega al 5,5% sin compensar.

A.—Empalme de La Manuelita.

Por la mala calidad del terreno entre los kilómetros 8 y 12, que ya he mencionado, había que escoger un punto de empalme de la línea actual del Ferrocarril con la Vía Harman al norte de ese sitio. Este punto lo escogí en "La Manuelita", que queda en el kilómetro 97,8 de la línea actual, o sea a 11 kilómetros al norte de Bucay, en donde la topografía del terreno se

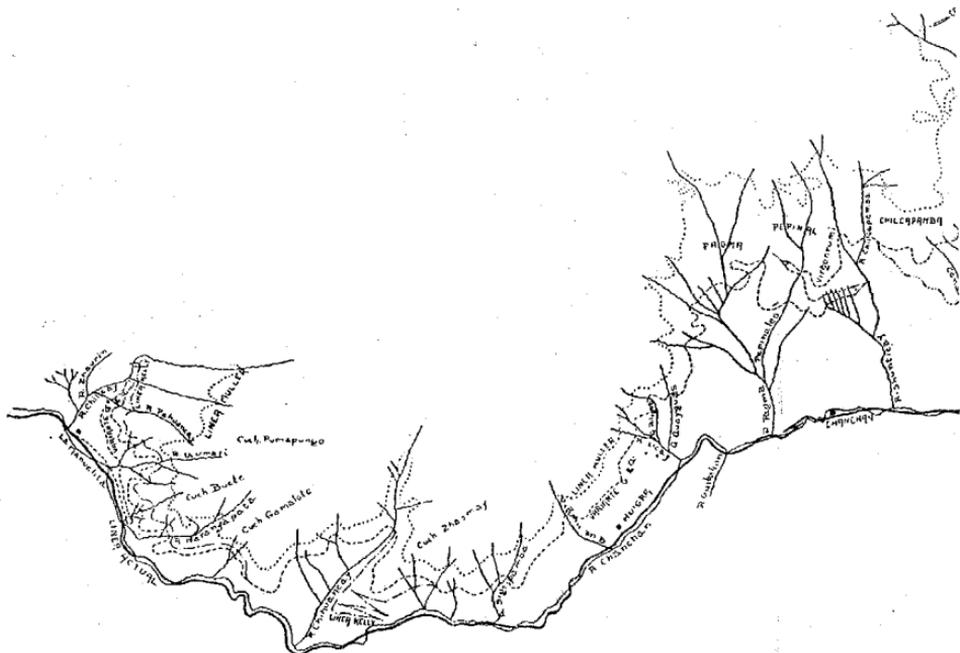
G. & O. Ry Co.

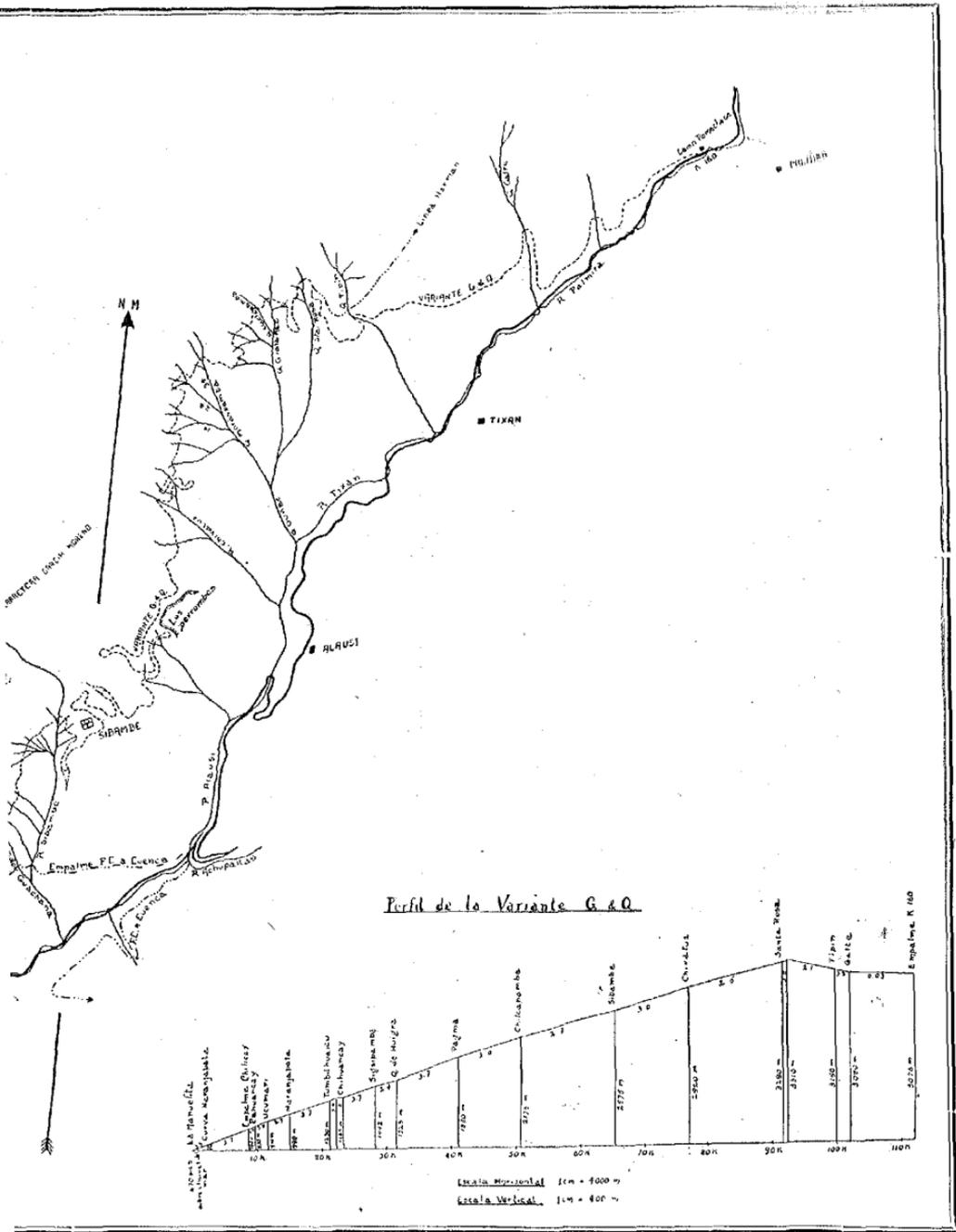
PLANO COMPARATIVO
DE LAS
DIVERSAS LINEAS
ESTUDIADAS
PARA EL
FERROCARRIL DEL SUR
EN LA SECCION
CHILICAY - PALMIRA

Linea actual	—————	Proyecto Variante
• G & O	-----	
• Muller	-----	
• Kelly	-----	

Huara, Noviembre de 1932

M. Maucó
Ingeniero Jefe





prestaba al desarrollo requerido. Además, desde este punto hasta Bucay, la gradiente no excede del 3% y va ya por una zona de seguridad; y después de concluidos los trabajos de protección que se están efectuando, no habrá ningún punto que ofrezca peligro por el río.

Este empalme (Manuelita-Chilicay) se ha realizado mediante un alineamiento de 8,7 kilómetros de largo, en forma de lazo, con dos curvas de retorno, como se podrá ver en el plano, y que permitió unir las dos vías que en este sitio tienen un desnivel de 1.050 pies.

Se empalmó con la vía Harman al norte del río Chilicay, en el kilómetro 16,71, a partir de Chimbo, de modo que, aprovechando la línea actual hasta Manuelita, se han aborrado más de ocho kilómetros de construcción, dado el caso de que ésta hubiera sido posible en la zona deleznable al norte del río Mayahuan, por el desarrollo Bucay-Chimbo-Chilicay.

Las curvas máximas del alineamiento de este empalme, son de 30°, y llegan solo a cuatro. La pendiente dominante es la del 4% compensado, o 3,7% sin compensar.

En cuanto al paso de las quebradas, ninguna ofrece una dificultad mayor, y pueden ser salvadas con puentes de pequeñas luces, o simplemente con alcantarillas y rellenos. El terreno es muy fácil para la construcción, al mismo tiempo que ofrece solidez para la perfecta estabilidad de la línea.

En este tramo se han proyectado dos túneles pequeños.

B.—Sección Chilicay—Quebrada Huigra.

En esta sección se han seguido los estudios por la vía Harman. Comprende una longitud de 23,3 kilómetros.

La gradiente dominante es del 3,5%, y en la alineación las curvas no exceden de 30°, siendo en número reducido las de este máximo.

En general, el paso de las quebradas en esta sección no ofrece dificultad técnica ni de construcción.

Existen sí pequeños ríos por su caudal, pero que demandan la construcción de puentes de luces relativamente largas por la abertura de sus flancos, para su paso, y que son: el Ucumari, el Naranjapata, el Chihuanacay, el Tumbilhuaco, el San Roque y la Quebrada Sigsgipamba.

Río Ucumari.—Se lo atraviesa con dos puentes, por hallarse dividido en dos brazos: el uno de 162 pies de longitud, y el otro de 226 pies. Ambos deben ser puentes en curva, aunque no de máximo grado.

Río Naranjapata.—Exige para su paso tres puentes, por tener dos quebradas afluentes de éste: el un puente de 225 pies, el segundo de 250, y de 470 pies el tercero, en curva, pero no máxima.

Río Chihuanacay.—Es el río más grande de todo el trayecto de la vía, y ofrece un solo punto favorable para el establecimiento del puente, y para llegar a este sitio ha sido indispensable proyectar la ruta a nivel desde un kilómetro antes del río, de acuerdo también con los estudios de Harman.



CAMPAMENTO DE "LA UMBRIA". HACIENDA QUE QUEDA MUY CERCA DE LA LÍNEA EN PROYECTO.

Es franqueable por medio de un puente de 480 pies de luz, dividido en dos tramos.

Río San Roque.—Podremos pasarlo con un puente de 250 pies.

Río Tumbilhuaco.—Se podrá cruzarlo con un puente de 350 pies.

Quebrada Sigsigpamba.—Requiere un puente de 220 pies.

En todos estos pasos, los bordes de los ríos son de roca, de manera que ofrecen perfecta estabilidad para los estribos de los puentes; además, éstos pasan a suficiente altura para estar protegidos contra cualquier creciento de dichos ríos.

En la cuchilla de Zhasmay, entre el río Chihuancay y la Quebrada de Sigsigpamba, Harman abandonó el zig-zag de tres retrocesos proyectado por Kelly, y llevó su ruta sin necesidad de ningún retroceso. Este zig-zag lo hace constar Muller en el plano comparativo que presentó de su vía y de la Vía Kelly, y también hace referencia a él en su informe, criticándole duramente; pero es un desarrollo que verdaderamente no tenía razón de ser, pues desde el paso del Chihuancay hasta Sigsigpamba el desnivel se vence fácilmente mediante una línea continua con pendiente máxima del 3,5%.

C.—Sección Quebrada de Huigra—Sibambe

(km. 32,1-km. 66,0)

Comprende una longitud de 33,942 kilómetros, cuyos terraplenes y gran parte de obras de arte se hallan ya hechas, y se han conservado en perfecto estado.

Existen construidos muchos puentes y alcantarillas para atravesar los ríos y quebradas.

El río más grande de esta sección es el Pagma, que se halla atravesado por un magnífico puente de mampostería. Después de éste viene el Zhinticay y la quebrada del derrumbe, que son los únicos puntos donde no se ha hecho ninguna obra de arte. Se puede pasar el uno con un puente de 100 pies de luz, y el otro con una luz de 200 pies.

En esta Sección es perfectamente notable el trabajo hecho por la Guayaquil and Quito Railway Company para adaptar este trabajo de Kelly, que fué construido para Ferrocarril de vía angosta, al ancho necesario para el Ferrocarril del Sur, pues, se nota perfectamente el trabajo de ampliación de la latitud de la vía y de las curvas que se ha hecho.

Aquí quedan incluidos los lazos de Pepinales y de Sibambe que fueron proyectados por Kelly como zig-zags, y que, de haber quedado en esta forma, hubieran sido imposibles de aceptarse, pues el primero tenía un retroceso de dos kilómetros, y el segundo de cuatro kilómetros.

La pendiente en esta sección es de 3,5% compensado. Las curvas no exceden de 30°.

El único trabajo que demandará esta sección será el de nivelar la rasante de la vía que ha sido dañada por el tráfico de animales que se ha establecido por allí, y completar las obras de arte que faltan, que, como se ha dicho, no son de mayor importancia.

D.—Sección Sibambe-Quebrada Santa Rosa

(km. 66,0-km. 92,2)

Desde Sibambe, como ya se ha indicado, Harman tuvo que hacer un estudio nuevo para la continuación de la vía férrea hacia el norte; pero la variante de la Guayaquil and Quito que hemos estudiado últimamente solo aprovecha de este trazado hasta la quebrada de Santa Rosa. Comprende

una longitud de 26,2 kilómetros. La pendiente dominante es del 2,8%, y la máxima, del 3%.

En esta sección hay seis quebradas de relativa importancia: Chivatuz, Moraspamba 1^a, Moraspamba 2^a, Yactapamba, Gulanay y la de Santa Rosa, con luces de 240, 220, 230, 210, 150 y 360 pies, respectivamente. Las demás serán salvadas mediante puentes pequeños o alcantarillas, no ofreciendo por tanto ninguna dificultad.

En esta sección quedan incluidos otros dos lazos: el de Ayurco, con el objeto de salvar una pequeña zona de derrumbes, y el de Chivatuz, para franquear una cuchilla. Juzgamos oportuno advertir que estos derrumbes se han producido hace más de cuarenta años, y desde entonces no han sufrido ninguna alteración, según las informaciones obtenidas de varios terratenientes de los contornos. Debo mencionar que la variante va a apreciable distancia de estos derrumbes.

E.—Empalme Santa Rosa—Km. 160 (km. 92,18-km. 112,812)

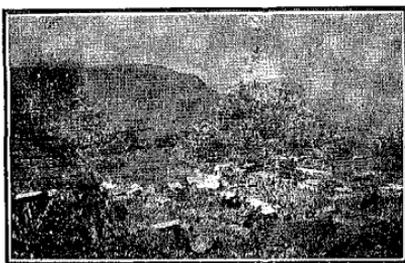
Desde la quebrada desde Santa Rosa, se abandonó la línea Harman y se decidió el empalme con la línea actual mediante un nuevo proyecto que tiene por objeto disminuir en lo más que sea posible la longitud de la variante, pues al seguir la Vía Harman, se hubiera empalmado en Totorillas (km. 173), en tanto que con la variante que hemos estudiado, se ha empalmado en el kilómetro 150, habiendo por tanto aprovechado 13 kilómetros de la línea actual del Ferrocarril, y reduciéndose desde Santa Rosa la longitud del empalme en 16,5 kilómetros, con relación a la Vía Harman.

Desde el kilómetro 160 hasta Palmira, la gradiente máxima de la línea actual no es sino del 3,5%, de manera que esa sección es perfectamente aprovechable, por tener características análogas a las de la variante. Además, tampoco ofrece el río peligro alguno en esa parte, pues su caudal es muy reducido por estar ya cerca de su formación.

Por último, con el empalme en el kilómetro 160 no se pierden las dependencias de la estación de Palmira, ni los servicios de esa parroquia.

Desde la quebrada de Santa Rosa, continúa la línea subiendo con una pendiente del 2,8% en una extensión de dos kilómetros, hasta alcanzar una cuchilla; desde allí, baja hasta la quebrada de Tipín con el 2% dominante, en una longitud de 4,5 kilómetros mas o menos; desde este punto, sigue bajando con una pendiente del 3,2% hasta la quebrada de Galte, en una extensión de unos 5 kilómetros, desde donde, finalmente, sigue con el 0,03% hasta el empalme en el km. 160, abarcando una distancia de nueve kilómetros. La longitud total de este empalme es de 20,6 kilómetros.

El paso del río Galte, que es el más importante en esta sección, no ofrece ninguna dificultad; puede hacerse con un puente de 100 pies de luz.



F.—Resumen

La longitud total de la variante estudiada, puede descomponerse así:

ESTACION "MANUELITA" EN DONDE SE LOCALIZO EL PUNTO DE PARTIDA PARA LOS ESTUDIOS DE LA VARIANTE, SITUADA EN EL KILOMETRO 98 DE LA LINEA ACTUAL.

Empalme de "La Manuelita".....	8.768 kilómetros
Sección Chilicay—Q. de Huigra	23.300 "
Sección Q. de Huigra—Sibambe.....	33.942 "
Sección Sibambe—Q. de Santa Rosa.....	26.170 "
Empalme Q. Santa Rosa—kilómetro 160.....	20.632 "
Total	112.812 "

Restando a esta cantidad los 33.942 kilómetros ya construídos, tenemos que LA LONGITUD TOTAL A CONSTRUIRSE ES DE: 78.870 kilómetros.

La pendiente máxima del Proyecto de Variante, como se ha dicho, no excede del 4% compensado en cortos trayectos, y las curvas máximas no pasan de 30°, siendo reducido el número de éstas. En el perfil trazado en los planos, las gradientes que se han anotado son de las pendientes sin compensar, de las alineaciones generales. (És un croquis).

El terreno, en toda la longitud de la alineación, se ha visto que es de condiciones inmejorables y que ofrecerá una seguridad absoluta a la vía. Como corroboración de esto, se tiene el hecho de que los 34 kilómetros construídos a que hemos hecho referencia, se han mantenido en perfectas condiciones desde hace más de cincuenta años, sin que se hubiera hecho durante este tiempo ningún trabajo para su conservación, y si ahora hay que igualar la rasante de la vía, no es porque ésta se hubiera dañado por la naturaleza del terreno, sino por el tráfico de animales y peatones que se ha establecido por ahí. Los cortes y rellenos se han mantenido en perfecto estado. Cosa análoga sucede en la sección montañosa, entre los ríos Chilicay y Shaurín, en donde también se encuentra terraplenes construídos hace el mismo número de años, más o menos, y en los que tampoco se han hecho trabajos de conservación.

Además, en todo el trayecto de los estudios no se ha encontrado la menor huella de un derrumbe que pudiera indicar inestabilidad del terreno. Al mismo tiempo, se puede afirmar de una manera general que el terreno se presta a una construcción fácil, pues puede decirse que la zona rocosa está reducida únicamente a la sección comprendida entre el río San Roque y la Quebrada de Huigra, además de dos pequeñas secciones en Ayurco y Galte.

En lo relativo a los ríos y quebradas, se atraviesa todos perpendicularmente a su curso, y a suficiente altura, de manera que la vía estará a salvo de cualquiera creciento que pudiera sobrevenir:

En cuanto a los puentes, como ya se ha expuesto, todos son de luces pequeñas, con excepción de los mencionados en sus respectivas secciones, que tampoco puede decirse sean de luces descomunales, entendiéndose que su número es menor en mucho a los puentes que existen en la línea actual, reduciendo también el costo de mantenimiento.

Al realizarse la construcción de la variante, se erigirían puentes provisionales de madera, con excepción de algunos entre los mencionados que habría que importar, debido a la dificultad de construirlos en esta forma provisional indicada, para luego ir cambiándolos por los de hierro de la línea actual, a medida que se vaya desmar-



LA ESTACION MANUELITA



ENTUSIASTA MANIFESTACION POPULAR A LA LLEGADA DE LOS ESTUDIOS TECNICOS A SIBAMBE

yecto son de muy buena calidad, el establecimiento de campamentos sería muy fácil, lo mismo que la crección de tanques de aprovisionamiento para las locomotoras.

IV.—Aspecto económico de la Zona por la que atraviesa el Proyecto.

La mayor parte de la zona por la que atraviesa el Proyecto es de una fertilidad y exuberancia admirables, tanto en la región montañosa como en la de la sierra; pero, salvo pequeñas secciones, se halla incultivada.

El hecho de que no se haya cultivado esa zona se debe únicamente a la falta de vías de comunicación que permita trasladar los productos. Las familias que viven en esa región se dedican únicamente a cultivar pequeñas chacras que les produzcan lo necesario para su mantenimiento y no pueden ampliar sus cultivos, porque saben que los únicos mercados que pudieran tener son los pueblos de Sibambe y Bucay, a donde tendrían que llegar por caminos sumamente penosos, de manera que el precio del transporte que tuvieran que pagar superaría en mucho al valor de los productos transportados.

Al realizarse la variante proyectada, la agricultura se incrementaría enormemente en toda esa zona, y sería una nueva fuente de ingresos para la Compañía.

Por la falta de vías de comunicación los moradores de esa zona viven en una forma completamente primitiva, y sus sistemas de transacción co-

mercial son también los primitivos: los equipos de estudio pudieron comprobar personalmente el poco valor que de esa gente a sus productos y la forma como realiza dichas transacciones: desconocen el valor de la moneda, y prefieren cambiar un saco de yucas o una ave de corral por un puñado de sal o un tarro vacío de gasolina, a recibir el dinero que se les ofrecía.

La zona montañosa es de una gran riqueza forestal: existen maderas de muchas y magníficas clases. Hay, en

telando a ésta. La madera necesaria para estos trabajos la tomaríamos de la sección montañosa del proyecto, en donde las hay de magnífica calidad y muy adecuadas al objeto.

En la mayor parte del Proyecto el terreno es ladero, de modo que gran parte de la vía tendría que hacerse en corte abierto, pero con mucha facilidad para el desalojamiento de tierra, ofreciendo esto al mismo tiempo gran estabilidad a la vía.

Como las corrientes de agua a todo lo largo del Pro-



GRUPO DE LOS INGENIEROS DE ESTUDIOS EN EL PARAMO DE TIPIN, CERCA AL EMPALME, KILOMETRO 169.



UN ALMUERZO EN MEDIO DE LA SELVA, CON LA CONCURRENCIA DEL INGENIERO EN JEFE SEÑOR GARCÉS.

mismo tiempo en beneficio de la Compañía.

gran abundancia, el palo de balsa, que tiene actualmente mucha demanda en los mercados extranjeros. Además, se encuentra tagua en grandes cantidades.

Por último, con una vía de comunicación tan completa como es la del Ferrocarril, podría el gobierno parcelar gran parte de esa zona y dar trabajo y medio de vida a centenares de desocupados y gente que se encuentra ahora en la imposibilidad de hallar una labor reproductiva, por mejores intenciones de trabajar que tengan, redundando esto al

V.—Empalme del Ferrocarril a Cuenca

Como se podrá ver en el plano, se ha hecho también un estudio para la continuación del Ferrocarril Sibambe—Cuenca hasta la línea del Proyecto. Este estudio abarca una longitud de 7,5 kilómetros.

Las características de la línea en esta sección son, en mucho, mejores a las generales que gobiernan a la línea de ese Ferrocarril, pues la gradiente máxima que se adoptado es la del 5% compensado, y las curvas máximas también son de 30°, presentando en casi la totalidad, un alineamiento magnífico. El terreno es de muy fácil construcción.

Se ha proyectado un túnel a la entrada del río Sibambe, en una longitud de 250 pies, que salva una nariz de roca y acorta el desarrollo casi en un kilómetro, con la circunstancia de que, para rodear esa nariz hubiera habido necesidad, de perder gradiente, por ser obligado el paso de este río, además de la dificultad del trabajo en roca que ello hubiera entrañado.

No existen sino dos depresiones que hay que salvar: el río Sibambe y la Quebrada Condor Guachana. El primero puede pasarse con un puente de 250 pies de luz, y la segunda con uno de 100 pies de luz.

El empalme con el Proyecto de la Variante se hace en Chilcapamba, correspondiente al km. 52,038 de éste, a partir de La Manuelita. El sitio escogido para este empalme se presta al objeto en forma amplia, pues está formado por una llanura de suficiente extensión para la construcción de oficinas, talleres, dependencias, cambios, desvíos, deltas, etc., teniendo además suficiente cantidad de agua para la instalación de cualquier fuerza motriz, siendo su clima inmejorable.

El propietario de esta hacienda, doctor Alberto Corral, expresó personalmente a los miembros del equipo de estudio su deseo de que se diera a conocer a la Compañía la intención que tiene de ceder todo el terreno que fuera necesario para el empalme y dependencias en una forma completamente gratuita.

VI.—Comunicación a Alausí y Tixán

Las únicas dos poblaciones de relativa importancia que fatalmente quedarían abandonadas con el cambio de la línea, serían las de Alausí y Tixán, pero podrían ser fácilmente puestas en comunicación con el ferrocarril por medio de carreteras de corta extensión.

La longitud de la carretera a Alausí no excedería de cinco kilómetros, y para Tixán, podría habilitarse la misma línea del Ferrocarril que quedaría abandonada, dejándose para el efecto en esta sección los puentes actuales del Ferrocarril que, con seguridad, no serían necesarios en la variante. La longitud de esta vía sería de siete kilómetros. En cambio, el Proyecto pasa por la población de Sibambe que llegaría a tener un rápido desarrollo por las grandes posibilidades agrícolas de la riquísima zona que la rodea.

VII.—Presupuesto de la variante

PRESUPUESTO

TERRAPLENES.—Infraestructura:

78,9 kilómetros a S/. 30.000,00.....	S/. 2.367.000,00
33,9 kilómetros sección construida entre Huigra y Sibambe, a S/. 6.000,00.....	„ 203.000,00

Balastaje:

112,8 kilómetros a S/. 8.000,00.....	„ 902.400,00
--------------------------------------	--------------

SUPERESTRUCTURA.—Enricladura:

112,8 kilómetros a S/. 2.500,00.....	„ 282.000,00
--------------------------------------	--------------

Durmientes guayaquén:

Especiales y de primera clase, a 1.600 por kilómetro	„ 904.000,00
--	--------------

Rieles:

De 70 libras por yarda 7.719 toneladas.....	„ 2.292.552,00
---	----------------

Accesorios de enricladura:

Eclisas, zapatas, planchuelas, grampas, clavos, pernos, ranas y desvíos.....	„ 853.000,00
--	--------------

Obras de arte:

Puentes, alcantarillas y drenaje General.....	„ 1.319.000,00
---	----------------

Edificios:

Estaciones, campamentos, casas para empleados y oficinas.....	„ 80.000,00
---	-------------

<i>PROVISION DE AGUA;—Tanques, su construcción y cañerías etc.....</i>	„ 50.000,00
--	-------------

Indemnizaciones:

Indemnizaciones perjuicios e imprevistos.....	„ 247.048,00
Superintendencia.....	„ 200.000,00

GRAN TOTAL.....	<u>S/. 9.700.000,00</u>
-----------------	-------------------------

VIII.—Presupuesto prolongación—Ferrocarril Sibambe-Cuenca

Prolongación del Ferrocarril Sibambe-Cuenca a Chilcapamba, lugar de empalme, incluyendo gastos in-
previstos..... S/. 600.000,00

IX.- Gastos que han demandado los estudios de la variante

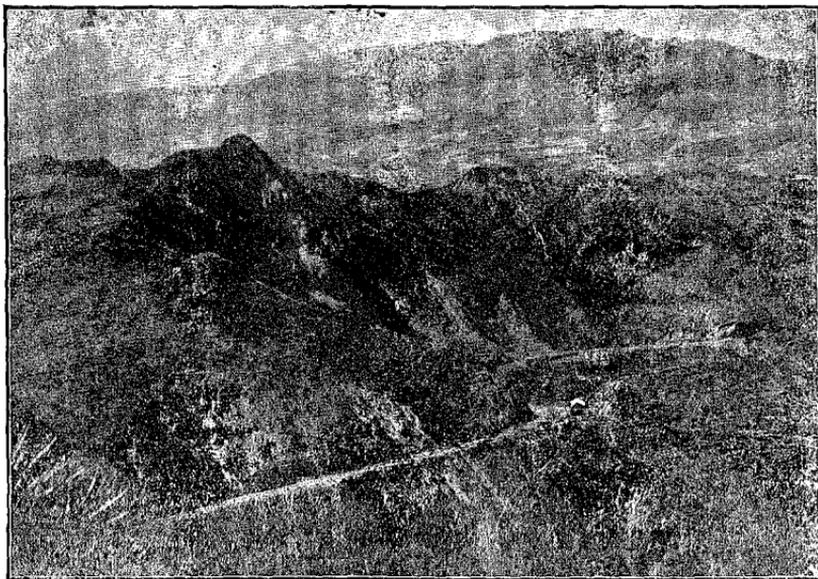
Los estudios técnicos de la variante durante cinco y medio meses se ha hecho apenas con un costo de S/ 3.000,00 mensuales, incluyendo sueldos, jornales y alimentación de todo el personal, cantidad muy pequeña relativamente a lo que cuesta esta clase de trabajos, especialmente si se toma en cuenta que los dos primeros meses se trabajó bajo la acción de las lluvias, pues el invierno se había prolongado hasta fines de Julio en la sección montañosa.

Gastos durante cinco y medio meses, a razón de
S/. 3.000,00 mensuales..... S/. 16.500,00

Del señor Presidente. muy atto. y S. S.

V. M. GARCES.

Ingeniero en Jefe.



LA LINEA EN LOS ALREDEDORES DE RIOBAMBA

Cuestiones Educativas

Es el título del libro recientemente publicado por el Sr. Julio C. Larrea, joven profesional, que ha desempeñado honoríficos cargos en el ramo de la enseñanza primaria y que, por lo mismo, es competente como poquísimos para hablar de pedagogía y de asuntos netamente educativos.

Hubo un tiempo en que el nombre del Sr. Larrea figuraba continuamente en los diarios de la capital al pie de importantes artículos de índole pedagógica. No había suceso de alguna importancia dentro del círculo de la enseñanza pública, que no fuera inmediatamente comentado y glosado por el joven profesor. Parecía que al escribir sus crónicas pedagógicas, no hubiese otra cosa que seguir aisladamente los sucesos que se desarrollaban en nuestro ambiente educativo, de modo que su labor se redujera a esparcir ideas sueltas, semejantes al sembrador que lanza al desgaire semillas en todas direcciones para que fructifiquen al azar del terreno y de las circunstancias climatéricas.

Pero la edición del libro que acabamos de leer nos demuestra que ese acucioso discernidor de los sucesos al parecer más insignificantes, se proponía algo más que el comentario cotidiano de hechos aislados. Tenía un plan fijo, contaba con un sistema preconcebido de teorías pedagógicas e iba formando, con sus crónicas periódicas, un verdadero libro, lleno de ideas y sometido a un vasto proyecto de reformas y mejoras educacionales. Esos artículos, como las cuentas de un collar, tenían enzarce finísimo, que mantenía su unidad y que más tarde se dejaría sentir en toda su bella plenitud.

El libro del Sr. Larrea no es, pues, una mera colección de artículos aislados, sino una concatenada elaboración de una idea central, ejecutada parcialmente por capítulos conforme lo sugerían las circunstancias.

En el desarrollo se nota la sinceridad con que procede su autor al exponer sus opiniones personales y sus puntos de vista técnicos. Por eso no teme presentar las variaciones de su criterio y de su gusto, al opinar, por ejemplo, sobre lo que es un libro de lectura, a propósito del que compusiera el Sr. Isaac J. Barrera, y sobre la personalidad literaria de este autor. La sinceridad, primera condición de un escritor, es también el primero y más eficaz requisito para conquistarse la simpatía y la adhesión de los lectores.

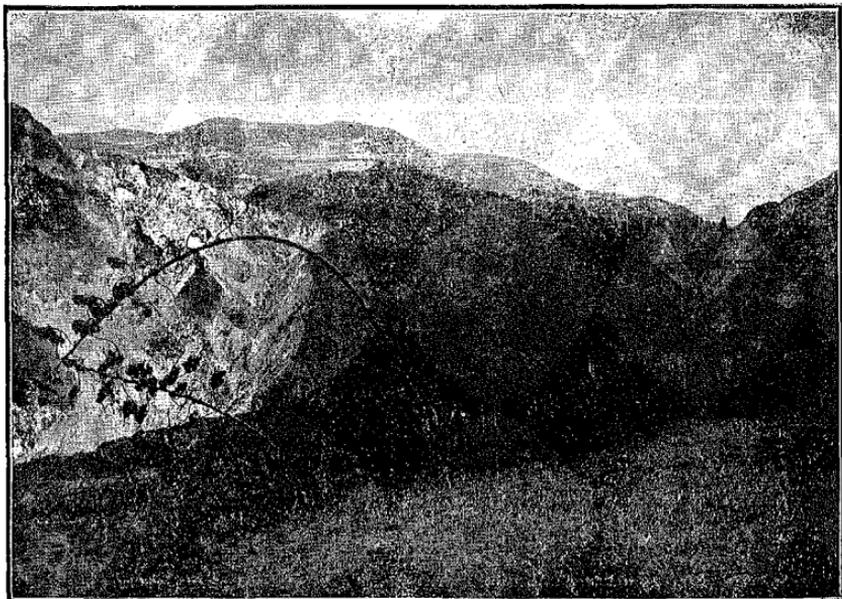
Los temas que ha elegido el Sr. Larrea son otra prueba de su afán por el adelantamiento de la niñez y por el progreso social de la patria. Son temas que se prestan a la meditación y al estudio. En este punto, estamos de acuerdo con el ilustrado prologuista, Dr. Alfredo Pérez Guerrero, quien señala como uno de los mejores estudios del libro, el titulado "Orientaciones sobre la enseñanza de la historia".

Por grande que sea el aprecio que ahora se tiene por la historia, aun no se la enseña como se debiera. En nuestro concepto, la historia —ciencia y arte, a la vez— es uno de los medios educativos más fecundos para formar y desarrollar tanto las facultades como los sentimientos. Es también esa tesis la que se desprende del estudio que el Sr. Larrea ha consagrado a la historia. Así lo demuestra en el llamamiento caluroso que dirige a la juventud, alentándola al estudio de la historia, como estimulante para el idealismo, y en la enumeración de las cualidades que exige para un buen profesor de aquella materia.

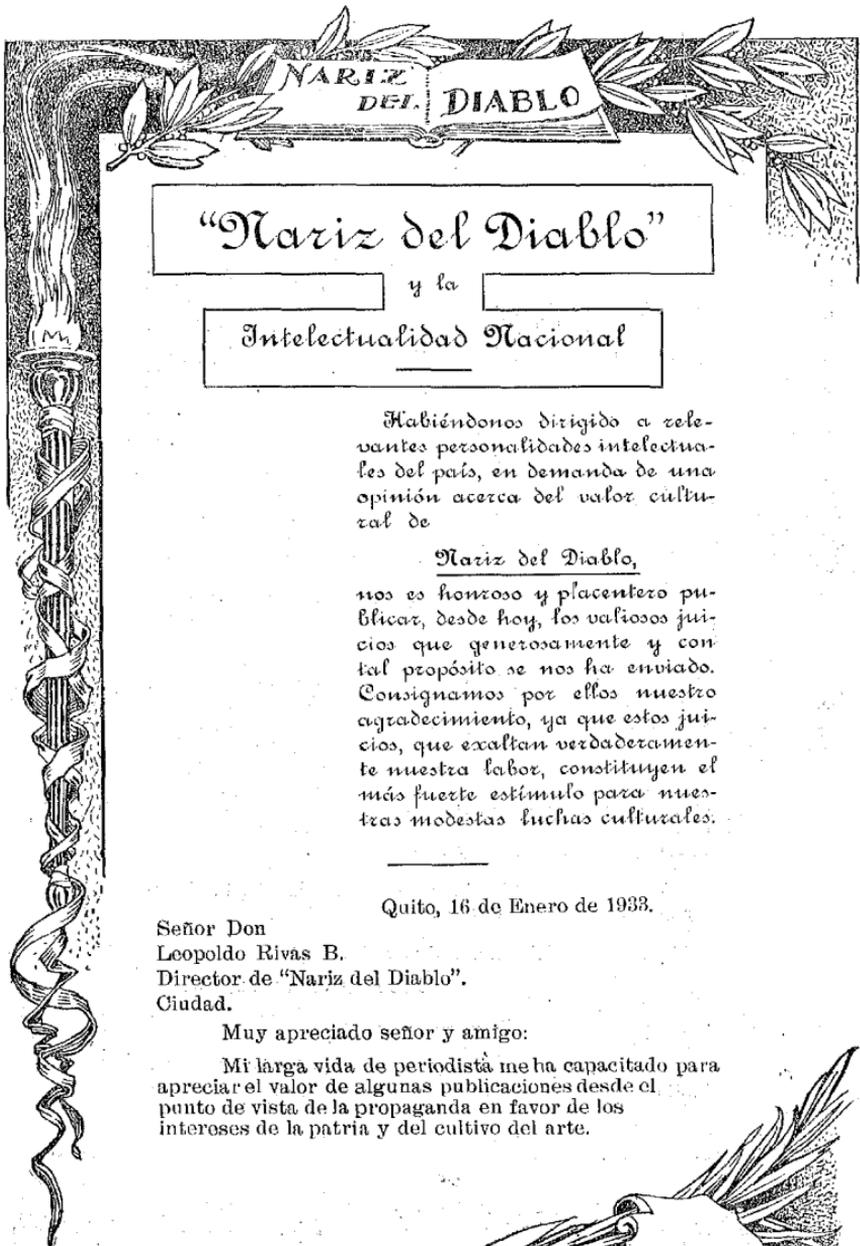


No estamos muy al tanto de la producción pedagógica en el Ecuador, pero no vacilamos en afirmar que, si bien ella es escasa, en cambio, de cuando en cuando, se publican libros de índole educacional que, como el del Sr. Larrea, no solo son fruto de convicción y de experiencia, sino que están destinados a producir mucho bien en las orientaciones de la educación nacional.

NICOLÁS JIMENEZ.



ALREDEDORES DE ALAUSI



NARIZ
DEL DIABLO

“Nariz del Diablo”

y la

Intelectualidad Nacional

Habiéndonos dirigido a relevantes personalidades intelectuales del país, en demanda de una opinión acerca del valor cultural de

Nariz del Diablo,

nos es honroso y placentero publicar, desde hoy, los valiosos juicios que generosamente y con tal propósito se nos ha enviado. Consignamos por ellos nuestro agradecimiento, ya que estos juicios, que exaltan verdaderamente nuestra labor, constituyen el más fuerte estímulo para nuestras modestas luchas culturales.

Quito, 16 de Enero de 1933.

Señor Don
Leopoldo Rivas B.
Director de “Nariz del Diablo”.
Ciudad.

Muy apreciado señor y amigo:

Mi larga vida de periodista me ha capacitado para apreciar el valor de algunas publicaciones desde el punto de vista de la propaganda en favor de los intereses de la patria y del cultivo del arte.



NARIZ DEL DIABLO



La comparación entre las publicaciones del exterior y las de nuestra patria, me ha proporcionado elementos seguros de criterio para formar mi opinión sobre ese mismo valor de las producciones literarias nacionales.

Me es, pues, satisfactorio afirmar que "Nariz del Diablo", es la revista ecuatoriana que figura en primera línea entre las poquísimas que cumplen con las condiciones necesarias para que su labor redunde en bien del suelo donde se editan y para que su lectura y presentación tengan los atractivos del arte.

Hay algunas que sólo contienen datos útiles, pero un tanto prosaicos, que sirven mucho a comerciantes, dueños de fábricas, agentes industriales y comisionistas. Hay otras que únicamente gustan de las bellas letras y de las bonitas ilustraciones. La revista que Ud. dirige ha atinado a unir lo útil con lo agradable, el arte con el dato informativo, a fin de que no haya quien no eche una mirada de curiosidad investigadora sobre todas sus páginas y se detenga en la sección de preferencia para sus gustos y sus intereses.

Dejo en estos términos contestada la atenta circular de fecha 11 de este mes.

Aftno. amigo y S. S.

NICOLAS JIMENEZ.

He sido asiduo lector de la revista "Nariz del Diablo" desde su fundación; y siempre me ha causado la más favorable impresión por su amenidad, la importancia de los artículos que publica y su selecto material de lectura.

NARIZ DEL DIABLO

Los temas de que trata son interesantes y patrióticos. Ha honrado, con laudable empeño, a ecuatorianos esclarecidos como Juan León Mera y Montalvo. Da a conocer las bellezas del Ecuador, la riqueza de su suelo, la importancia de sus hombres eminentes y contribuye así a que nuestra Patria sea favorablemente juzgada en el exterior.

Aun en la parte material, la revista es significativa manifestación de cultura; pues por la nitidez de la edición y los magníficos grabados está a la altura de las publicaciones similares que se publican en las naciones más adelantadas de América.



Quito, 15 de Enero de 1933.

L. F. BORJA.

Quito, 15 de Enero de 1933.

Señor Director de
NARIZ DEL DIABLO
Presente.

Tengo el honor de contestar a su atenta eskuela del 11 del presente, siéndome muy grato emitir mi opinión sobre la importante Revista que usted dirige con acierto.

"Nariz del Diablo" constituye un verdadero exponente de la cultura nacional. En sus páginas se vierten conceptos valiosos y recoge y espiga de la intelectualidad del país hermosas colaboraciones. Su activa labor de propaganda para hacer conocer al Ecuador en el exterior, merece una especial mención ya que su labor



patriótica trae beneficios a la Nación. Sinceramente me place consignar un voto de aplauso al cuerpo redactor de "Nariz del Diablo" que prestigia las publicaciones ecuatorianas. Una revista como la que usted dirige, plena de vigor y entusiasmo, revela una clara comprensión de la misión de la prensa.

Me es grato suscribirme de usted muy atentamente,

R. JARAMILLO.

Ambato, Enero 17 de 1933.

Señor
Director de la Revista "Nariz del Diablo"
Quito.

Señor Director:

Siempre he leído con el mejor agrado la importantísima revista "Nariz del Diablo", no solamente como órgano de la Asociación Ferroviaria que tiene al elevado fin de propagar la fraternidad y el mutuo apoyo entre todos sus miembros y compañeros de trabajo, idea magnífica que, con ardor que honra a su entusiasta cuerpo de redacción, ha sabido sostenerla hasta llegar al éxito más feliz que sus mismos iniciadores quizás no pensaron llegar en grado tan alto; sino también, como factor de civilización y cultura, en cuanto atañe a lo escogido de las publicaciones científicas y literarias que con frecuencia nos hace saborear a sus asiduos lectores.

Revista ecuatoriana que avanza a una longevidad —digamos así— de diez años, de cuyo está proclamando la admirable constancia de sus dirigentes y enalteciendo, por consiguiente, su carácter laborioso consagrado a un anhelo de triunfo. No todos los ecuatorianos sole-

NARIZ DEL DIABLO

mos poseer esas dotes que en todas las empresas conducen a la realización de acariciados ideales, si hemos de convenir en que, la psicología de nuestra raza no se distingue por esa virtud poco común entre los hombres indo-latinos.

Esa constancia nos pone de manifiesto, además, que el personal dirigente de tan importante órgano cultural está inspirado por un espíritu altruista y ampliamente civilizador; no solamente en lo que atañe al género de la economía que asegura el porvenir de los compañeros y sus familias, el cual sirve de ejemplo práctico, sino también por el patriotismo que claramente están revelando los hermosos números de la gran revista, consagrados a entelecer la memoria de los hombres ilustres del Ecuador, que bien merecen por sus méritos excepcionales de ser grandemente glorificados, y, por ende, conocidos en el mundo de las letras para gloria ecuatoriana. Los números consagrados a Eloy Alfaro, a Montalvo, a Mera, etc., etc., nos demuestran la virtud admirativa por el héroe de la espada regeneradora; por el luchador insigne que manejó pluma de águila con constancia de apóstol para redimir la conciencia y la razón, y por el bardo, que supo conmover el alma ecuatoriana con el Himno Patrio.

El número de Abril consagrado a Montalvo, constituye toda una suma inmensa de patriotismo, y un esfuerzo de laboriosidad y esmero en el material de lectura, sobre todo en la acuciosa recopilación de la correspondencia íntima de Montalvo, inédita aún; publicación que satisface la curiosidad del público en general, pero que, en particular ayuda a los críticos del arte a un conocimiento más detallado y profundo acerca de la psicología complicada del escritor.

¿Qué podemos decir acerca del volumen de aquél número extraordinario; de la esplendidez y profusión de los grabados y del lujo exquisito, del material y nitidez con que ha sido ejecutado? Es un verdadero triunfo de la constancia y el esfuerzo, que honra al Ecuador colocándolo ante las demás naciones en un plano eleva-



NARIZ DEL DIABLO

do de cultura. Y no es que trate de favorecer a "Nariz del Diablo" usando de parcialidad, sino el juicio sincero que de dicha revista me he formado para emitir mi opinión modesta con el mejor criterio, desapasionado ante todo, en el cual solo entren frases de justicia.

Sírvame esta oportunidad para felicitar al señor Director de "Nariz del Diablo" y a su entusiasta cuerpo de redacción y suscribirme su atto. amigo y obsecuente servidor.

CARLOS B. SEVILLA.

UNA GRAN REVISTA



Entre las publicaciones de primera línea que salen de las prensas del Ecuador, la revista "Nariz del Diablo" ocupa lugar preferente:

por el programa de su labor;
por la selección de sus colaboradores;

por la riqueza de su material;
por sus ediciones conmemorativas, que son insuperables;

por el arte exquisito de su presentación; y, en suma, por su dirección magnífica.

No recibe subvenciones del Estado, y realiza una de las propagandas más eficaces del Ecuador, po-

niendo de relieve su naturaleza espléndida, sus progresos, sus posibilidades creadoras y sus glorias. Una colección de "Nariz del Diablo" es un índice, conciso y gráfico, de los aspectos sobresalientes de la vida nacional del Ecuador en los últimos once años.

La vialidad, la agricultura, la colonización, las industrias, el movimiento financiero y el movimiento literario, todo, todo, se registra en sus páginas densas y pulcras.

Parecería, por el título, un "órgano" exclusivo de intereses ferroviarios de "The Guayaquil & Quito Railway Company". Un órgano como para que quede dentro de las propias oficinas, a fin de archivar. Pero la realidad es que, correspondiendo a su objeto principal, se matiza con material tan variado y valioso, que

NARIZ DEL DIABLO

resulta una publicación grata y de excepcional importancia aun para sectores completamente ajenos al peñón de la Nariz del Diablo...

Y si no hubiera realizado esa persistente y brillante labor de propaganda ecuatoriana, en los aspectos materiales, bastaría, para encender la simpatía nacional y de América, esa edición cumbre dedicada a Montalvo, el más grande de los escritores y maestros continentales del siglo XIX.

O. E. REVES.

Quito, 17 de Enero de 1933.

NARIZ DEL DIABLO

Esta hermosa y elegante revista literaria es uno de los más altos exponentes de la cultura nacional.

En cada una de sus páginas hay algo sugestivo que incita al aplauso sincero y espontáneo para quienes la dirigen.

Nada falta en ella: selecto material de lectura; gráficos verdaderamente inspirados por el arte; impresión nítida; todo, en fin, lo que puede buscar en esta clase de publicaciones periódicas la más delicada exigencia de los lectores cultos e ilustrados, se encuentra en "Nariz del Diablo".

Durante su vida de diez años ha tenido el secreto de granjearse la voluntad y la simpatía del público sensato, mediante la decorosa actitud que observa dicha Revista, conociendo, como conoce, la obligación de la prensa en general —si ha de considerarse como legítimo factor de progreso— de respetar la sociedad, el buen nombre de la Patria, la honra de los individuos.

"Nariz del Diablo" sabe que el periodismo es un apostolado, y que, por tanto, no puede estar en manos de gente ignara y malintencionada, sin moral, sin con-



ciencia de su elevada misión y de su responsabilidad ante la Historia.

La prensa corrompe o dignifica el alma de los pueblos, según sea la forma con que ella se presente y las doctrinas que divulga. Bajo este concepto, puede ser fuente de agua purificadora y saludable, o apenas, un vaso de sustancias nocivas que corroen y socaban la estructura social.

Los plumarios que lanzan maliciosamente y sin fundamento alguno, especies insidiosas, con el dañado fin de promover escándalos y despertar en el corazón de las masas irreflexivas ciertas pasiones que pueden empujarles al crimen y al quebrantamiento del orden constituido; que insultan y calumnian a los ciudadanos pacíficos, por innoble venganza o torpe fanatismo religioso; que ejercitan el *chantage*, amagando el honor de las familias, no son, no pueden llamarse paladines de la verdad, defensores de la justicia y el derecho, antes bien son entes que merecen el castigo de las leyes y el menosprecio de sus conciudadanos.

Quienes ultrajan así la libertad de imprenta, es seguro que no la conocen a fondo ni saben apreciarla en todo lo que vale, y, por lo mismo, no tienen derecho de ampararse en tan augusta garantía, para recabar el respeto que sólo se merecen los escritores dignos.

El periodista debe ser en todo tiempo y en cualquier circunstancia de la vida, justo y sereno como el historiador; sabio y meditativo como el filósofo; digno y abnegado como el apóstol. Dispuesto constantemente al sacrificio por el bien común, no debe tener por única mira la satisfacción de odios y rencores personales, o el logro de judaicas explotaciones.

En tiempos pretéritos sólo ejercían el sacerdocio del periodismo los espíritus superiores, retemplados en el dolor del ostracismo y las persecuciones de la tiranía; y así no es posible que hoy se crea con suficiente prestancia para formar en las filas de la prensa honrada, quien quiera que llene cuartillas rebozantes de odio contra los individuos o las instituciones.

Cuando clamamos por la libertad de imprenta, estamos pidiendo garantías para los maestros de la juventud y el pueblo en general; para los que hacen brotar de su pluma consagrada por la admiración de las multitudes, raudales de luz que iluminan las conciencias y disipan la ignorancia; mas nó para el que siembra la dis-

NARIZ DEL DIABLO

cordia en el seno de la República y pregona la disolución y la mentira.

En los pueblos infortunados que por extravío de criterio permiten que se convierta en libertinaje la libertad de prensa, surgen periódicos irresponsables y díscolos que todo lo manchan en el orden moral, y todo lo destruyen; mas esta clase de *periodismo* se constituye luego en el peor de los tiranos; y entonces resalta con mayores detalles el mérito de las publicaciones ilustradas y correctas, de las que, afortunadamente, aun quedan muchas entre nosotros, y su actitud aparece más recomendable y digna de respeto. Tal es, precisamente, lo que pensamos siempre al leer "Nariz del Diablo"; y establecer la gran diferencia que existe entre esta magnífica Revista y otras publicaciones periódicas que por desgracia marchan en sentido contrario, con menzuga del buen nombre ecuatoriano.

Para "Nariz del Diablo" toda nuestra admiración y simpatía, y los más fervientes votos por que alcance, como bien lo esperamos, nuevos y nuevos triunfos en el decurso de su vida.

M. A. ALBORNOZ.

Legación de la República
Argentina.

Quito, 23 de Enero de 1933.

Señor Don

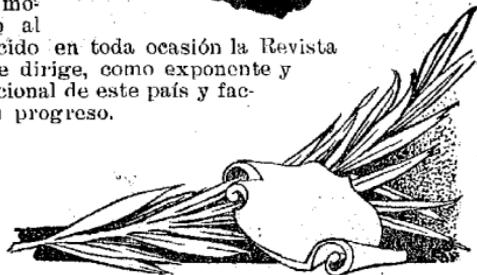
Leopoldo Rivas B.

Director de la Revista "Nariz del Diablo".

Presente.

Distinguido señor Director y estimado amigo:

He tenido el agrado de recibir la amable Circular de Ud. de fecha 18 del corriente, por la cual se sirve solicitar, entre otras, mi modesta opinión respecto al juicio que me ha merecido en toda ocasión la Revista que Ud. tan dignamente dirige, como exponente y vocero de la cultura nacional de este país y factor determinante en su progreso.



NARIZ DEL DIABLO

Me es muy placentero corresponder a sus deseos, ratificándole en esta auspiciosa ocasión mi veterado pensamiento al respecto y es que, "Nariz del Diablo", no solo por su orientación definida como defensor y propulsor de los intereses y aspiraciones de la Hermandad Ferroviaria —que sólo ese título bastaría para consagrarla en el elevado concepto de la misión que en ese sentido ejerce— sino también, como contribuyente en el desarrollo cultural del país, infiltra con admirable precisión en el espíritu de la nacionalidad, la labor que ella practica de manera eficiente, patriótica y definitiva, difundiendo ampliamente todas las actividades materiales y morales de esta noble República, que aspira con justicia y de acuerdo con sus propósitos de actuar con orgullo en el concierto de las naciones, a hacer conocer las riquezas que guarda en su seno, como medio natural para propender de ese modo, al desenvolvimiento y prosperidad de su suelo y también de la misma humanidad.

Aprovecho esta grata oportunidad, para felicitar, muy sincera y calurosamente a su digno Director, quien ha sabido, con criterio sereno y entusiasmo patriótico, orientar la prestigiosa Revista "Nariz del Diablo" hacia un fin de nobles aspiraciones y la que por los triunfos conquistados y prestigios adquiridos en la prensa nacional, constituye sin duda alguna, una de las columnas mas fuertes y seguras que sostienen y enaltecen el nombre del Ecuador dentro y fuera de sus fronteras.

Correspondiendo al deseo de Ud. de obtener una fotografía del suscrito, me complazco en adjuntársela, con los votos más auspiciosos por la constante prosperidad de la importante Revista que Ud. dirige y por la felicidad personal de su digno Director a quien me es muy grato saludar con los sentimientos de mi mayor consideración y particular aprecio.

Su amigo

ATILIO DANIEL BARILARI

Ministro de la República Argentina

Sr. Dr. Dn. Honorato Vázquez

II



En su ciudad natal, Cuenca del Ecuador, ha muerto el más eximio de los ciudadanos, Honorato Vázquez. Su nombre y su figura son para el país timbre de orgullo. Su vida fecunda en virtudes patrias, queda para nuestra juventud como un ejemplo singular. Quien escriba su biografía, tendrá que admirar al literato, al ensayista, al pintor, al lingüista, al músico, al sabio internacionalista... Vida tan completa y maravillosa no tiene otra igual en nuestros cánones civiles. El poeta ha dicho su elegía: "Ha muerto el señor de los laureles..." **Nariz del Diablo se une al dolor nacional.**

LA PRIMERA AVIADORA NACIONAL

SEÑORA DOÑA
HERMELINDA URBINA DE BRIONES

Motivo de complacencia ha sido para nosotros la buena nueva de saber el arribo a la Patria de la señora doña Hermelinda Urbina de Briones, quien, mediante su entusiasmo y decisión por las peligrosas pruebas aviatorias, ha conseguido un brevet de piloto, el cual constituye un honor muy merecido para ella, para la mujer ecuatoriana y, especialmente, para las hijas del solar ambateño, que en todo tiempo y en diversas fases de la vida nacional, han dado pruebas de virtudes singulares.

La señora Urbina de Briones regresa al país después de algunos años de permanencia en los Estados Unidos de Norte América y de haber recorrido las principales capitales europeas.

De regreso del Viejo Mundo se ha dedicado a la aviación, consiguiendo en poco tiempo que su nombre figure entre las aviadoras destacadas de Hispano América. Y en la actualidad sigue un curso de perfeccionamiento en los campos de Curtis Field. Ha tenido que interrumpirlo a los cinco meses por un incidente familiar, que le ha obligado a retornar a su patria chica, Ambato.

Para satisfacción de sus deseos, sus estudios han sido colaborados por los mejores aviadores estadounidenses, uno de los cuales figura en una de las fotografías con que ilustramos "Nariz del Diablo" y que corresponde al nombre de Mr. E. Nathan, con quien realizó una prueba de seis horas de vuelo.

En su afán de perfeccionamiento ha tomado un curso bajo la dirección recomendable del famoso aviador Mr. John Phillips, con el que espera continuar sus peligrosas prácticas a su regreso a Nueva York. Las diez horas de vuelo obtenidas valientemente con este piloto, han vigorizado su espíritu y con ellas ha cobrado nuevas esperanzas en su deseo de ser una de las primeras aviadoras de Sud América que venga desde Norte América a tierras del Sur.

La señora Urbina de Briones parece tener una confianza ciega en los aparatos que ha realizado sus vuelos. Se complace en nombrarlos: Fairchild máquina Kinner No. N. C. 2042, Moth motor Cirrus N. C. 133 M., Fledgling motor Challenger N. C. 652 M., Fledgling motor Challenger N. C. 470 K.

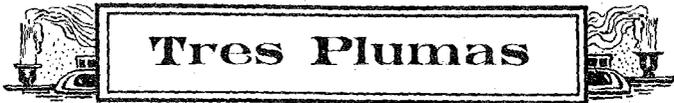
El 5 de Noviembre último realizó el último vuelo de Washington a Nueva York, en un aparato Fleher, en el que hizo algunas acrobacias y descendió con el motor apagado desde 3.000 pies de altura, prueba audaz que fue comentada por la prensa newyorquina.

Entre sus documentos, que la hacen acreedora de toda nuestra simpatía y el anhelo que tenemos de que sus triunfos sean siempre felices, hemos visto uno que acredita de haber permanecido diez y siete horas completamente sola en el aire.

Conserva como una joya de inestimable valor un tratado de aviación, dedicado a ella por uno de los pilotos más audaces y competentes. La dedicatoria es un anhelo de que el mejor triunfo de nuestra aviadora sea cuando las alas de su aparato se eleven en Nueva York para batirlas luego en las playas ecuatorianas. Y este deseo vive en su voluntad y en su esperanza. Y cree que lo cristalizará muy pronto.

Auguramos nosotros, desde hoy, su éxito, y con él una brillante página para la historia de la aviación nacional.





Tres Plumas

Pocas cosas tienen tanta importancia histórica como la pluma. Su destino es tan grandioso quizá como el de la palabra; porque si ésta es la expresión de la idea, la pluma es el órgano de su inmortalidad; si la palabra ilumina lo presente, la pluma aspira a la supervivencia, y esclarece aun los limbos del porvenir. La imprenta misma, que lleva consigo todos los laureles que simbolizan las glorias de la inteligencia, ¿qué es sino la continuadora de la pluma, de esta obrera infatigable de la civilización?

Una pluma ¡qué pequeña y efímera es! sin embargo, ¡cuántas veces constituye por sí sola un poder armado, y un poder armado invencible, porque su fuerza está en la convicción! Los cañones de todos los tiranos de la tierra pueden quedar vencidos por la pluma de un pensador libre: uno sólo de sus rasgos es capaz de conmover los tronos cimentados sobre la base de los siglos.

Más temo a una pluma que a una espada, ha dicho A. Dumas, y con razón: entre el instrumento que daña el cuerpo y el que puede herir el alma, es menos temible el primero.

Y qué de veces han temblado ante ella los ánimos más varoniles y denodados! Clemente XIV abandonó más de una vez la pluma con que iba a suscribir la extinción de aquella célebre orden, que por entonces tenía comovida a la Europa; Napoleón I, que siempre desafió las lluvias de metralla, vaciló ante la pluma con que debía firmar el acta de abdicación de las coronas de Francia y de Italia: el pontífice conoció que su pluma iba a ser lo que la espada de Guzmán el Bueno, arrojada desde los muros de Tarifa... y Bonaparte vió que, después de un rasgo de la suya, iba a sonar la hora de la venganza de los reyes y la justicia de los pueblos; y ambos se estremecieron de horror.

Plumas hay de grande celebridad y que los hombres han sabido estimar como se merecen. La que sirvió para firmar el tratado de Tilsitz, después de la campaña de Freidland, fue vendida, hace poco, en París por una considerable suma: un museo de Londres enumera entre sus adquisiciones la pluma que usaba Lord Byron, quizá la misma con que escribió *Chil Harold*; Lamartine cuenta que visitando un día la biblioteca de Victor Alfieri, robó la pluma con que el poeta italiano había escrito sus versos inmortales.

Y si tal es la importancia que se da a una pluma, mayor es aún la que tienen dos o tres rasgos de ella. ¡Cuántos hombres, en efecto, han comprado con su sangre una sola plumada del historiador! ¡Y cuántos más pródigos todavía, han sacrificado hasta su honor porque una pluma transmitiera sus nombres a la posteridad!...

Existen plumas de diferentes materias y clases. Plumas metálicas, en las que se han empleado el oro y el acero, y plumas de ave, arrancadas tanto al águila que abre sus alas en la inmensidad, como al pobre y pesado avestruz, incapaz de levantarse de la tierra.

Plumas que arrojan luz como una antorcha, o que quemán y matan como el rayo.

Plumas que apetecen la dulzura de la miel o que buscan sedientas el hervor de la sangre para empaparse en ella.

Plumas que podrían servir de pincel a Murillo para colorear sus vírgenes divinas, o que se mojan en tinta, en la tinta que todo lo mancha o lo ennegrece.

Plumas que saborean el néctar que guardan las flores en su seno, o que áridas gustan el tósigo mortal.

Plumas gloriosas que deben vivir eternamente, o plumas de maldición, que no deben dejar ni un recuerdo, porque hasta sus recuerdos son tristes y abrumadores.

Entre esta inmensa variedad de plumas, se encuentran la del sabio, la del literato y la del músico, que, en mi concepto, son las más brillantes y grandiosas que la mano del hombre puede manejar sobre la tierra.

II

La pluma del sabio deja en sus sorprendentes evoluciones una inmensa estela de luz.

Es el instrumento que, en medio del vaivén de los siglos, hace brotar las fuentes que manan la vida del corazón y del espíritu; las fuentes purísimas que son para las inteligencias magnánimas lo que, según la leyenda, fueron para los israelitas los raudales de agua que brotó la roca del desierto, al contacto de la vara de Moisés.

"Pluma arrancada al águila y cortada con sublime tajo por la mano del genio", su destino es revelar al hombre los secretos de la sabiduría.

A trevida como Prometeo, roba el



EL ILUSTRE LITERATO Y PERIODISTA
QUENCAÑO, SR. DN. FEDERICO PROAÑO,
CUYOS RESTOS MORTALES VAN A
REPOSAR AL ABRIGO DE SU
TIERRA NATIVA

fuego santo de la idea, y vigilante como una vestal, lo guarda en el templo de las ciencias.

Trasa la órbita de un sol que acaba de encenderse en el espacio, y enumera las millares de osamentos de microzoarios antdiluvianos, que una lente ha podido contar en el invisible átomo de polvo.

Se deja llevar como el espíritu de Dios sobre las aguas de los mares, y allí examina el organismo del inofensivo pólipo y del inmenso cetáceo que domina como rey en el mundo submarino.

Penetra en el reino encantador de las plantas y descubre desde los soberbios gigantes de la vegetación ll a m a d o s boabdales y helechos

arborescentes, hasta la pobre alga que nada sobre las ondas y el musgo que tapiza las encinas; ya sorprende los secretos admirables de la *vallis neria* que baja al fondo de las aguas para fecundar su fruto, ya revela la misteriosa vida de la *mimosa pudica*, que cierra sus hojas apenas cruza la más ligera nube por el cielo o siente el más ligero rumor sobre la tierra.

Pesa el aire en las cimas del Himalaya o en las nieves perpetuas del Chimborazo, y mide los grados de calor a más de 800 metros verticales bajo la superficie de la tierra.

Coordina los acontecimientos presentes del orden social en vista de las tradiciones del pasado, lee en lo porvenir los cambios de la vida política de los pueblos, lanzando al mundo aquellas sublimes utopías, que el tiempo viene a transformar en realidades de alta importancia, en el terreno de la ciencia social.

Profundiza ese abismo de magnificencias y de miserias llamado corazón humano, e investiga la esencia de Dios.

Tal es la pluma que han manejado Moisés y Sócrates, Tácito y Plutarco, San Jerónimo y Santo Tomás, Newton y Kant, Pascal y Laménais, Linneo y el barón de Humboldt, tal es la pluma del sabio.

III

La pluma del literato es un pincel que tiene tintes para todas las escenas de la vida; que refleja como un espejo la humanidad, idealiza el amor, expresa todos los dolores y los desencantos del alma; muestra todas las esperanzas e ilusiones que revolotean al derredor del hombre.

Adoradora de lo bello, pasea la inmensa pradera literaria, recogiendo como la abeja la esencia de las flores para elaborar un néctar más dulce que la miel hiblea; se remonta en vuelo majestuoso hasta los astros para darles leyes, sino para modular ese himno que en coro levantan los orbes; penetra en la espesura de un bosque secular, allí presta oído a los rumores de las brisas y murmurios de las fuentes; no mira en cada árbol un ser organizado, sino una arpa colta con cuyos sonidos se forma la divina aria con que las selvas glorifican a la naturaleza.

Esta pluma brillantísima la manejan los que pertenecen, ya a la escuela clásica de Job, de Homero y del Dante, ya a la romántica de Chateaubriand, de Víctor Hugo y de Schiller.

Amando todo lo que es bello y artístico, la pluma del literato se convierte a veces en espada que hiere en la parte más débil del vicio para darle muerte. Humilla entonces a la ignorancia presumida y concede laureles para todos los méritos; relega al olvido las reputaciones de oropel, y labra cuidadosa la tosca piedra que esconde el diamante que más tarde saldrá a beber la luz; pero para esto debe ser manejada por el verdadero crítico; es como la espada del Cid que nos es omnipotente cuando la empuñan otras manos; las plumas de Juvenal y Horacio, de Cervantes y Larra han merecido bien de la humanidad por esta razón; y al contrario la de Aristófanes ha pasado a la posteridad con los anatemas de la historia.

Desgracia es que la pluma del literato se convierte a veces en instrumento de demolición, cuando la manejan manos como la de Paul de Kok, de Pigault-Lebrum y de otros.

Triste es que se manche de fango, otras veces constituyéndose en pluma que hoy ensalza lo que ayer deprimió; que hoy levanta ídolos para adorarlos y que mañana los romperá sobre sus mismos altares. Pluma esclava que forma siempre el cortejo de los déspotas y afortunados de la tierra y que es manejada por hombres desgraciados, que, como diría Víctor Hugo, cualquiera que sea la posición de sus cuerpos, conservan su alma siempre de rodillas....

Séneca, cantando al emperador Claudio, Marcial a Domiciano, y Milton a Cromwel, han disminuido mucho su gloria literaria; y por el contrario le han engrandecido más Ducis, Delille, madame de Staël y Lemercier, consagrando su pluma a la libertad, y levantando su frente con toda la grandeza de hombres pensadores en presencia del César de la historia moderna.

IV

Pasemos a aquella hermosa pluma hermana de la del poeta, a aquella que han manejado en sus horas de inspiración Haandel y Rossini, Mozart y Weber, Verdi, y Donizetti, a la pluma del músico.

Con un diccionario formado apenas de siete voces recorre esta pluma sobre cinco líneas horizontales, dejando en ellas cuanto puede desear la imaginación más ardiente, y la sensibilidad más perfecta y educada.

Tiene rasgos que varían hasta lo infinito.

Austera y grave, produce las armonías que retumban en la bóveda de los templos, y sumergen al hombre en la meditación, llevándole hacia

lo más ideal; afectuosa y apasionada, expresa los sublimes transportes y las dulcísimas emociones del alma enamorada; melancólica y patética, escribe con lágrimas aquellos lamentos que se repiten en el lecho del agonizante o sobre las tumbas del cementerio; festiva y juguetona, imita las evoluciones de la mariposa o los cambiantes de la luz, para pintar todas las alegrías y placeres de la tierra; patriótica y entusiasta, infunde impetuosidad y valor en los ánimos, arrebatada a los pueblos y los conduce serenos o airados a la muerte o al triunfo.

Si queremos conocer cuán fecunda y expresiva es esta pluma con el reducido número de voces que forman su idioma, leamos sus producciones admirables, descifremos lo que dicen esos puntos negros que deja en el papel; y en ellos encontraremos el trino del ruiseñor a la hora del crepúsculo y el canto matutino de la alondra, al lado del rugido del león, que conmueve los desiertos, y el chillido del águila que se cierne entre las nubes; el plácido susurro de los arroyuelos, y el estrépito de las olas; el sonido que ocasiona la ligera ala del cisne al rozar la límpida superficie de un lago, y el bramido del huracán, que barre las cataratas con su soplo, según la atrevida expresión de Lander.

Prestemos oído a esa reunión de suspiros y plegarias que forman la *misa de requiem*, que nos ha legado el genio de Mozart: desde el introito nos parecerá que escuchamos los ecos de la tumba y los sordos ruidos del vertiginoso abismo de la eternidad; y al llegar a aquella parte en donde solloza el órgano, acompañando a esa epopeya del dolor, como lo ha dicho un escritor creyente, a esa elegía del *Dies irae, dies illa*, que es el sublime de lo terrible, nos estremeceremos al oír los lamentos del alma que, anodada por su culpa, pero confiando en la misericordia divina, ruega, grita, gime porque el Criador olvide la falta de la criatura; y temblaremos de espanto al oír el inmenso y postrer alarido del mundo, que se destruye a la voz colérica del Dios justiciero en su día de venganza.

Oigamos traducir lo que dicen esas mñimas y corcheas que han dejado las plumas de Haandel y de Bethowen, y nos parecerá escuchar el Océano que, después de rugir en sus momentos de agitación, queda en silencio y como dormido, besando la humilde playa de arena. Fijémonos en aquellos sublimes *crescendos* de Rossini, y nos parecerá oír el lejano ruido del trueno que progresivamente aumenta, hasta formar un espantoso tumulto, o el silbido del viento en el bosque, que principia sacudiendo suavemente la débil hoja, y acaba desenfadado haciendo crugir los corpulentos árboles.

¿Deseamos todavía admirar los triunfos de esta pluma? pues oigamos ejecutar las notas escritas por Carulli y Paganini, y ya no sentiremos el grandioso estrépito que asombra, sino la delicada y tierna melodía que nos sumerge en esa divina somnolencia, que produce el más íntimo deleite que el hombre puede gozar. Sigamos, por fin, la huella de las plumas de Donizetti, de Bellini y de Verdi; y la demencia de Lucía, los colos de Norma y la pasión de Julietta nos conmovrán infundiéndonos lástima en el alma.

¡Bendita sea, pues, la pluma del músico, que llena el corazón de sentimientos y puebla la tierra de armonías!

V

Tales son los principales rasgos de las plumas del sabio, del literato y del músico.

Plumas que llevan consigo cuanto hay de grande, de bello y de bueno en el mundo moral; porque están consagradas a extender la noción del bien y la idea del progreso, a realizar sobre la tierra la comunión del pensamiento, a inmortalizar las obras del ingenio, a pesar del tiempo que destruye las mismas ruinas, y a ser en medio del naufragio universal de las cosas criadas, el *arca de Noé de la inteligencia*, según la expresión de Campoamor.

FEDERICO PROAÑO.

NUESTRA PAGINA DE ALBUM

En el altísimo rol artístico que en el campo de la cultura continental preside la genial Berta Singerman, yergue su simpática y atractiva figura

MARUJA ESPINOSA PALACIOS.

Es ella quien ha sabido revelarnos esta exquisita e infusa virtualidad artística de la recitación. Desde un originísimo plano de emoción estética hemos visto cómo el verso, en la vibración viva, armoniosa y cristalina de su palabra, adquiere una vida, una significación para nosotros ignorada. Extraña plasticidad rítmica la de su voz moduladora! No hay, en verdad, una metáfora en la que se pueda expresar la imagen musical y maravillosa de su voz. La hemos oído suprasensible, emocionada siempre, vibrar acariciándonos las más ocultas zonas de nuestro espíritu y de nuestra sensibilidad.

Exaltamos, pues, hoy, el nombre de Maruja Espinosa Palacios, no sólo como a uno de los miembros más cultos y distinguidos de nuestra sociedad, sino como a uno de los más finos y puros espíritus femeninos, y como un elemento de positivo valor artístico, que hace honor y da prestigio a la cultura nacional.



Señor Doctor Don Leopoldo Pino

† el 22 de Enero de 1933.

Venda en los ojos y balanza en las manos tiene la representación de la Justicia. Así, ciegamente, con sólo la sensación del peso de las buenas o las malas acciones, dá la razón a quien en realidad la tiene.

Sin odio, pasión ni afecto, ha de proceder el Juez, atento sólo a la serena voz de su conciencia, en la recta, pero inexorable aplicación de la ley, que ha de conocerla a fondo.

Quien tales condiciones logra reunir en sí, se llama Juez probo, inteligente, ilustrado, verdadera garantía del derecho aplicado, columna majestuosa que resiste, así los embates del odio como los de la dádiva, del interés o de la vil adulación.

Derecho tiene al respeto de la Sociedad; pues su más preciada defensa es, y de luto ha de vestir ella cuando la muerte, también en su balanza igualitaria, le arrebatara para siempre.

En estas cortas líneas, no queremos considerar, uno a uno, los múltiples merecimientos del señor doctor don Leopoldo Pino, con ser tan preclaros y dignos de señalarse con piedra blanca en la limpia historia de su vida, por lo demás, apacible y tranquilo. Pero basta, a nuestro concepto, para que su nombre quede grabado con caracteres indestructibles, el prestigio que tuvo como Juez en la Corte Suprema de Justicia, en ese Tribunal de sabiduría, de severa moral, a donde no han llegado ni llegarán, así lo esperamos, la maledicente diatriba, el cohecho, ninguno, en fin, de los medios vedados en el trámite y resolución de las causas judiciales.

El señor doctor Pino fue Magistrado íntegro, en la más noble y clara acepción del vocablo. Tuvo amplia y sólida comprensión de las leyes, fue de honradez inmaculada, nítida; sus fallos llevaron siempre un sello de justicia, aplicada a conciencia, severa por lo mismo, y también inexorable.

¡Qué mejor preseña, qué mayor honra ni qué título más grande para obtener, en recompensa, el respeto y la admiración de sus conciudadanos!

Largos años de labor en la Corte, otros más de estudio y dedicación asidua, hicieron del señor doctor Pino el prototipo del Juez probo, a la vez que un dechado de honorabilidad.

Todo ésto, unido a las demás virtudes cívicas que supo atesorar, a sus condiciones de caballero de vida ejemplar, intachable, causa más que suficiente es para que sintamos la hondura del vacío que dejó al morir.

Se ha extinguido una lámpara del saber. Ha ido a confundirse en las eternas claridades.



Engalanamos la página con el retrato del inteligente facultativo señor doctor don Manuel Arroyo Naranjo, candidatizado por la Universidad Central del Ecuador para uno de los Consulados de reciente creación en Asia.

El Gobierno, a no dudarlo, tomará muy en cuenta tan valiosa recomendación que consagra los merecimientos del joven y distinguido profesional, cuyas disposiciones para el estudio y la investigación científica, reconocidas ya en concursos internacionales de alta significación, le colocan entre los positivos valores del país.

Quito, Enero 23 de 1933.

Señor doctor
don Manuel Arroyo Naranjo.
Presente.

Con fecha 21 del actual y bajo el N° 47, dirigi al Sr. Ministro de Educación Pública el siguiente oficio:

"En la Sección correspondiente al Servicio Consular del Presupuesto General del Estado para el ejercicio del presente año, el H. Congreso Nacional ha resuelto el establecimiento de dos Consulados Generales en Asia, cuya residencia debe ser fijada por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Consejo de Estado.—En el ilustrado criterio del Sr. Ministro, que, por una feliz coincidencia, ha sido uno de los distinguidos catedráticos de la Facultad de Medicina de la Universidad de Guayaquil, estará indudablemente la convicción de que una de las necesidades más intensamente sentidas en la Enseñanza Superior, es la de favorecer y estimular los viajes de perfeccionamiento e intensificación de los estudios de nuestros profesores universitarios. Tales viajes que, en una época normal y de holgura económica, deberían hacerse por cuenta de los Planteles respectivos, no pueden verificarse, en los momentos actuales de penuria y estrechez, sin la ayuda directa del Estado.—Ninguna circunstancia más favorable para el objeto que la presente, en que el Gobierno va a proveer, seguramente, los Consulados de reciente creación. Uno de nuestros jóvenes catedráticos, al mismo tiempo que ejercitara sus actividades en servicio del País en el Ramo Consular, podría dedicarse a intensificar su perfeccionamiento profesional y científico, en contacto inmediato con el ambiente y los Centros de mayor desenvolvimiento del saber y de la cultura.—Con estos antecedentes, me permito recomendar al Sr. Ministro que interponga su valioso influjo, a fin de conseguir que el Ministerio de Relaciones Exteriores designe al Sr. Dr. Manuel Arroyo Naranjo, prestigioso Profesor de la Facultad de Ciencias Médicas de la Central para Cónsul General en un lugar que, como Yokohama, sería muy adecuado tanto para los fines de perfeccionamiento científico a que me he referido, como para el fomento del comercio exterior de la República.—De Ud. atentamente,—(1) P. A. Suárez, Rector".

De Ud. atentamente,

P. A. Suárez,
RECTOR.

AUDITOR TITULAR

Tenemos que informar a nuestros lectores que por renuncia del señor R. E. Dunham, ciudadano inglés, que ha ejercido este importante cargo en la Compañía del Ferrocarril del Sur, ha sido designado para reemplazarlo el señor don Manuel Jarrín G., que, a sus aptitudes y merecimientos, une la versación más amplia y completa, obtenida en el servicio de la Empresa, en el largo lapso de veintidos años de proficua y honrada labor, doce de los cuales se ha mantenido con perseverancia y asiduidad del todo recomendables, de Jefe del Departamento de Contabilidad en las Oficinas anexas a la Presidencia.

En el justo ascenso del señor Jarrín vemos un positivo triunfo del elemento nacional honorable y capacitado para las delicadas funciones de la Empresa Ferroviaria que requieren condiciones especiales de laboriosidad y competencia, y es un motivo de íntimo regocijo para todos los que, apreciando sinceramente los antecedentes del señor Jarrín, no podemos por menos que aplaudir la distinción de que se le ha hecho objeto, con un espíritu de justicia que honra en verdad a los dirigentes del Ferrocarril, que así estimulan los esfuerzos y actividades de sus subalternos, cuando ellos se ejercitan, como en el caso que nos ocupa, en un plano de insospechable honradez y bien probada energía.



SR. DR. DN. ISAURO GARCÉS

Se encuentra entre nosotros este distinguido profesor de Odontología de la Universidad Central, de regreso de Europa, en donde ha terminado con el cumplimiento que corresponde a los prestigios de su talento, dos cursos especiales de perfección profesional, mereciendo los más altos conceptos de entidades como la "Federación Odontológica Española", en la que figuran notabilidades científicas de renombre mundial.

LAS ACUSACIONES CONTRA
LA ADMINISTRACION
DEL FERROCARRIL DEL SUR

UNA PUBLICACION VERGONZANTE

Ofrecimos en nuestra edición anterior que volveríamos a tratar sobre el folleto anónimo, fantásticamente titulado "Doce millones de sueres", y que tiene por objeto continuar en la insidiosa campaña emprendida, desde hace algún tiempo, por individuos de mala fe, inspirados en resentimientos, ambiciones y gratuitos odios personales contra los altos funcionarios de la Compañía, víctimas de esas bastardas pasiones de los eternos críticos del Ferrocarril.

En efecto, en este breve artículo queremos anotar algunas rectificaciones precisas a los sofismas y argumentaciones absolutamente inexactas de aquella vergonzante publicación, en la que campea el malsano afán de engañar al lector, citando muchas cifras para aparentar la verdad.

1º.—Se da como nota de escándalo el que 5 locomotoras "Baldwin", adquiridas en el período de 1918-1926, costaron solamente \$/. 600.000 y que las 3 máquinas "Garratt" importan \$/. 1'136.055. Olvida el autor de ese folleto que el tipo de cambio ha fluctuado en el Ecuador, desde \$/. 2.13% hasta \$/. 6, por dólar, dependiendo de este factor el costo de los artículos importados del extranjero. Para proceder honradamente debieran compararse los valores en dólares que han costado esas locomotoras. Las cifras exactas, tomadas de los libros de contabilidad de la Compañía son las siguientes:

En Abril de 1920 se compraron las máquinas Nos. 28, 29 y 30 por el precio de dólares \$ 130.610, cubriéndose este valor al tipo de \$/. 2.13 por dólar, o sea, con..... \$/. 278.200

En Mayo de 1925 se adquirieron las máquinas Nos. 31 y 32 por \$ 78.270.—y se pagaron al tipo de cambio de 4.40 por dólar, o su equivalente de.....

344.350
 \$/. 612.550

Por tanto, el costo de las 5 locomotoras en dollars fue el de..... \$ 208.880
 que si calculamos al tipo de cambio de los últimos años (\$/. 5,00 por dollar) asciende a..... \$/. 1'044.400
 Las 3 locomotoras "Garratt" se compraron en £ 33.354, calculadas a \$/. 24,30 por libra, o sea en..... \$/. 810.502

En consecuencia, salta a la vista el error garrafal y tendencioso de que 3 máquinas "Garratt" han costado más que 5 locomotoras "Baldwin".— Debemos anotar que estamos tratando de costos de Factura y que a las máquinas inglesas "Garratt" adquiridas con 5 años de plazo para pagarse por mensualidades, se han cargado los intereses al 6% anual, más los gastos de armada que se hizo por un experto traído de la Fábrica.

2º—El anonimista denuncia también que "Tres coches de pasajeros costaron al señor Navarro \$/. 261.000 (\$/. 87.000 cada uno) y que anteriormente se compraron por \$/. 35.000 cada uno".—La explicación está en que estos coches siempre han costado \$ 17,500 en los Estados Unidos, habiéndose pagado en 1920 al tipo de cambio de \$/. 2.13 y los comprados recientemente a \$/. 5,00 el dollar, resultando que por esta razón los primeros costaron \$/. 35.000 y los últimos \$/. 87.000, como verá cualquiera que sabe multiplicar.

3º—Al referirse a las locomotoras "Garratt", se contradice al Sr. Interventor Fiscal del Ferrocarril, quien para las afirmaciones hechas en su informe del año 1930, tomó datos de los maquinistas que operaban ya en esas locomotoras y al tratarse del consumo de petróleo decía en la pág. 37: "Cálculos no definitivos todavía, dan para las máquinas "Garratt" las siguientes economías:" (aquí un detalle). En lo que se refiere a descarrilamientos, lo aseverado por el Sr. Interventor Fiscal viene comprobándose todos los días, pues en el registro de accidentes no consta en cuanto a las "Garratt", en casi 5 años de servicio, sino un descarrilamiento debido a un cambio mal abierto en la línea, siendo propiamente la causa el riel y no la máquina. En el tráfico pesado de Bucay a Palmira sirven estas locomotoras con toda la eficiencia y seguridad que supuso el Presidente del Ferrocarril cuando se trató de su adquisición en 1928.

4º—El saldo de utilidades del año 1931 fue el de \$/. 378.000, como consta de los Balances de la Compañía, y el autor del folleto que refutamos se sorprende de que este valor no haya estado en caja y que en esa época, más o menos, haya tenido la Compañía que hacer un empréstito en el Banco Central por \$/. 200.000.—Pero a quién se le ocurre que los beneficios del ejercicio económico de una empresa deben estar necesariamente en billetes? Solo al autor de tantos absurdos y falsedades.—Las utilidades constan en el aumento de varios renglones del Activo, como más petróleo; más durmientes en mano, más materiales y especialmente en cuentas por cobrar, como la del Gobierno, por conceptos de transportes, valores que recientemente en este año comienzan a recaudarse.—Bajo este concepto puede cualquier empresa tener una utilidad líquida de un millón de sures y no disponer al 31 de Diciembre ni de un centavo en caja, circunstancia ignorada solo por el seudo financista a quien nos estamos refiriendo.

5º—En los gastos de reparación de la vía—cuenta N^o 202— abre la boca de espanto el articulista cuando anota que en el invierno de 1931, en el desastre del Chanchán, se ha invertido \$/. 230.000 y tiene la mala fe de asegurar que esto corresponde a la reparación del kilómetro 121.— No sabe el autor que en los inviernos llueve a todo lo largo de la línea, desde el kilómetro N^o 1 hasta el 464, y, de consiguiente, las reparaciones son en toda la extensión del ferrocarril? No sabe que desde Bucay hasta Tixán ocurren en todos los años graves desperfectos en la vía por derrumbes y deslaves?—Quién le ha informado de que el año 1931 no hubo más daño que la

destrucción del kilómetro 121, donde fue necesario hacer un zig-zag?—Bajo la base de que los \$/. 289.000 se han invertido solo en el citado kilómetro, infantilmente calcula el anonimista que "esta cifra representa tres veces más que el término medio del kilómetro de costo del Guayaquil-Quito; cinco veces más que un kilómetro del Quito-Esmeraldas," & &. Como muestra de ignorancia y mala fe, bastaría esta, pero hay otras más en la ligera revisión que hacemos del célebre folleto.

6º—En la renovación de durmientes a lo largo de la línea, se dice que debiera haberse limitado a los 90.000 por año, según el Programa de mejoras de Coverdale & Colpitts, y se critica el haberse cambiado 126.800.—Si el autor de estas censuras supiera algo de lo que significa el mantenimiento de la vía y la duración de los durmientes, no se expresara en esos términos, al tratarse de dar la máxima seguridad para el tráfico ferroviario, que es el aspecto fundamental del servicio.

7º—Llama la atención que los gastos del Departamento de tráfico importaron en 1926 \$/. 15.198 y que en 1931 ascendieron a \$/. 128.035. Ignora el autor que el personal de todo un Departamento se trasladó a éste del Tráfico en el que constan ahora los Revisores, así como el grupo de la Policía Ambulante del Ferrocarril que, desde 1930, sostiene la Compañía y que importaba entonces, minimum, \$/. 70.000, gasto que se ha logrado reducir últimamente.

8º—Una exacta información del Interventor Fiscal, referente a que, como consecuencia de los innumerables derrumbes ocurridos en la hoya del Chanchán, se ha rellenado en parte el cauce del río y que lógicamente la luz de los puentes es allí insuficiente para el paso de las aguas, es motivo de burla del escritor anónimo y dice que "es una violación de las leyes naturales porque las crecientes han carcomido los estribos mismos de los puentes, dejándolos muchas veces en el aire y que por esto debe haber más luz y no menos luz para el paso de las aguas." Este es el colmo del absurdo y el afán de criticar y negar verdades irrefutables.—Quien le ha informado a este flamante ingeniero de que los estribos se han carcomido?—Y cuando caen los derrumbes de verdaderos cerros—como ocurrió en el Chanchán—no queda esa inmensa cantidad de material rellenando el cauce del río y de consiguiente levantando el nivel de las aguas con peligro para la línea?

9º—De las utilidades del Ferrocarril, en el período 1927 a 1931, dice el experto financista a quien nos referimos, que "excluyendo el millón de sueros gastado en el Chanchán queda un saldo de utilidades de aproximadamente \$/. 4.000.000 por explicar".

Si para la elaboración de aquel panfleto tuvo el autor a la mano los Balances de la Compañía, por qué no se habrá fijado en el aumento del Activo y la reducción del Pasivo, lo que se llama en síntesis la cuenta "Pérdidas y Ganancias"?

Citemos las siguientes cifras tomadas de los Balances del Ferrocarril y cuya exactitud podrá comprobar el mismo escritor:

1928.—Diciembre 31.—Saldo de la cuenta Pérdidas y Ganancias.....	\$/. 74'104.649
1932.—Noviembre 30.—Saldo de la misma cuenta....	\$/. 69'181.501
Diferencia a favor.....	\$/. 4'923.148

Casi cinco millones de sueros que han incrementado el valor real del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y que es la expresión numérica del resultado de la administración actual.

Todas las páginas del célebre folleto "Doce millones de sueros" encierran absurdos y falsedades que fuera de refutarlos, en vía de entretenimiento, si nos permitiese la extensión de esta Revista, y tenemos que detenernos para volver sobre el mismo tema, si el caso lo requiere, en una próxima ocasión.

HUMO

Cuantas veces he puesto en tortura mi entendimiento en busca de tema para una composición, mis ideas vagas e indecisas se han disipado como el humo sin que la escritura pueda perpetuarlas. Qué hacer, pues, en este caso, sino conformarme con la pena de no ver en "Guayaquil" algunas de mis producciones? A lo hecho pecho, y las penas con humo son buenas, y me puse a fumar un habano. El humo que subía en espirales fue motivo para las siguientes consideraciones, cumpliéndose en mí (quién lo creyera) aquello de Trueba, de que el fumar inspira.

La plegaria que el desgraciado dirige al cielo, es humo que se levanta y torna convertido en lluvia bienhechora que refresca las heridas del corazón.

Las palabras de lisonjera adulación que dedica el cortesano al que se halla en el solio del Poder, son humo de incienso que halaga un instante, pero que ennegrece el alma del que lo envía.

La charla del ignorante y del fatuo, es humo por lo insustancial, y si sube incesantemente, no es porque se halla en medio

de la atmósfera de la verdad, sino por ir a unirse al vacío.

Las ilusiones del poeta, doradas con la luz de la esperanza, son humo que se disipa en las bajas regiones, donde impera el viento de las decepciones.

El amor maternal, es humo que forma las nubes, y cuando desaparece hay ese frío intenso que ha tomado el nombre de orfandad.

El sacrificio del héroe en el campo de batalla, es humo que se eleva a las regiones de la inmortalidad, puesto que nace en la hoguera de su corazón, alimentada por el sacro fuego de amor patrio.

La envidia, es humo negro que sube a empañar el espacio, porque lo mira resplandeciente.

El egoísmo, por estar unido a la codicia, es humo, pero más denso que la atmósfera, y se mueve sin elevarse haciendo llorar a los que sufren su influencia.

La caridad, es humo que no se extingue, y está uniendo el cielo con la tierra.

Este artículo es también humo, por el título que lleva y por falta de competencia del autor.

CELIANO MONGE

RAILWAY CLUB

Con satisfacción hemos visto el arreglo de este importante centro social, que, merced al entusiasmo de sus actuales dirigentes, cuenta ahora con los elementos necesarios para procurar la reunión y esparcimiento de los asociados, agrupándolos constantemente para desarrollar aún más, entre ellos, el sentimiento de cordialidad y compañerismo, tan indispensable en personas que dedican sus energías al servicio de una entidad tan compleja, como el Ferrocarril del Sur.

El Club dispone de una buena Biblioteca que va aumentando día a día, en libros seleccionados y de provechosa lectura; una magnífica estación de radio; un bar bien atendido por el señor Ruperto Moreno, y distracciones y pasatiempos de índole cultural, que proporcionan momentos de expansión y regocijo a los concurrentes.

El Directorio, para el presente año ha quedado constituido con el siguiente personal:

PRESIDENTE:

Señor Don Leopoldo Rivas B.

VICE-PRESIDENTE:

Señor Don Alejandro Cevallos

SECRETARIO:

Señor Don Roberto Simmons Andrade

TESORERO:

Señor Don Enrique M. García.

VOCALES PRINCIPALES:

- | | |
|----|------------------------------|
| 1º | Señor Don Ernesto Manjarrés, |
| 2º | “ Vidal A. Montúfar, |
| 3º | “ Ernesto Jaramillo, |
| 4º | “ Guillermo Guerra. |

VOCALES SUPLENTE:

- | | |
|----|------------------------------|
| 1º | Señor Don César Peñaherrera, |
| 2º | “ Jorge Bustamante, |
| 3º | “ Leopoldo Rivas Jr. |
| 4º | “ Arturo Jaramillo. |

NOTAS

Presentamos nuestra sentida condolencia al señor Alfredo A. Muñoz, del personal de la Imprenta de esta Revista, por el inesperado fallecimiento de su señora madre Doña Rosalía López de Muñoz.

The Guayaquil and Quito Railway Company

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

CUADRO DE ENTRADAS DEL MES DE DICIEMBRE DE 1932.

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Reservados	Equipajes	Teléfonos	TOTAL
Guayaquil	173,050,15	19,630,05	777,30	6,800,81	1,657,20	201,915,51
Alfaro	75,095,47	7,417,75	180,50	1,149,06	10,40	83,853,18
Yaguachi	14,715,32	769,55	2,95	203,62	23,90	15,714,34
Milagro	16,219,06	1,741,10	.....	255,63	63,90	18,279,59
Veneza	4,496,36	120,65	.....	3,55	2,40	4,631,98
Naranjito	3,141,59	1,301,50	5,75	120,69	140,30	4,709,83
Barraganetal	11,620,83	241,20	2,15	28,72	102,80	11,995,70
Bucay	1,173,52	992,65	.....	90,27	39,10	2,288,54
Nuranjapata	496,07	46,45	.....	0,80	5,70	549,02
Huigra	1,023,01	631,40	26,00	349,58	74,00	2,103,99
Chanchán	4,639,21	167,50	.....	92,71	98,00	5,017,42
Sibaube	1,516,37	734,80	.....	242,33	5,70	2,499,20
Alausí	6,810,32	808,15	10,00	136,67	161,40	7,926,54
Tixán	1,651,57	152,00	.....	23,73	18,00	1,845,30
Palmafa	812,64	38,25	.....	64,47	36,80	952,16
Guamote	2,683,82	253,30	.....	36,77	40,30	3,014,19
Cajabamba	2,142,08	352,75	8,25	18,39	37,30	2,558,77
Riobamba	30,827,55	8,922,30	445,55	808,76	873,55	41,877,71
Luisa	50,92	12,05	.....	1,32	0,70	64,99
Urbina	.....	.....	.....	0,50	2,50	3,00
Mocha	559,90	36,25	.....	81,79	4,80	688,74
Cevallos	5,664,71	198,65	.....	90,94	18,50	5,970,80
Ambato	36,596,38	1,544,55	.....	505,08	852,25	39,498,26
Cunchibamba	505,05	73,30	.....	15,07	24,70	618,12
Salcedo	2,809,25	355,50	.....	74,23	75,90	3,314,88
Latacunga	4,097,45	724,95	.....	63,89	342,60	5,228,89
Lasso	2,375,63	206,45	.....	9,45	197,20	2,788,73
Cotopaxi	44,85	7,75	.....	.....	0,80	53,40
Machachi	3,632,67	87,75	.....	2,90	12,50	3,735,82
Alóag	1,702,37	101,95	.....	3,95	72,80	1,881,07
Tambillo	2,382,91	91,30	.....	20,42	5,20	2,499,83
Chimbaecalle	21,384,04	7,702,70	486,35	2,113,45	14,50	31,701,64
Quito	.....	1,273,35	272,60	.....	938,60	2,484,55
Compañía J Quito-Eld.	1,921,39	.....	.....	33,00	.....	1,954,39
Extraña (Sbba.-Cea.	66,85	.....	.....	63,48	.....	130,33
Trenes Especiales	.....	1,878,35	.....	.....	.....	1,878,35
Conductores	.....	7,035,70	.....	2,137,33	.....	9,174,03
Libros kilométricos	.....	1,659,05	.....	.....	.....	1,659,05
TOTAL	435,929,91	67,320,95	2,217,40	15,649,26	5,945,30	527,062,82

MANUEL A. JARRIN G.

AUDITOR.

ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A DICIEMBRE 30 DE 1932

ACTIVO	PASIVO
FONDOS DISPONIBLES	ADEUDADO AL PÚBLICO
Caja.....	En Cuenta Corriente.....
Depósitos en el Banco Central.....	Depósitos a la Vista.....
Depósitos en otros Bancos del país.....	Depósitos a Plazo (más de 30 días).....
Depósitos en Bancos del Exterior.....	Depósitos a Plazo (menos de 30 días).....
	Varios Acreedores.....
CARTERA, PRESTAMOS, ETC.	
Garantía a orden del Superintendente en el Banco Central.....	ADEUDADO A BANCOS
Con firmas y prendarios redescontables en el Banco Central.....	A Bancos del País.....
Firmas y prendarios no redescontables.....	A Bancos y Corresponsales Extranjeros.....
Avances en Cuentas Corrientes.....	Redescuentos en el Banco Central.....
Préstamos sin cédulas.....	Redescuentos en otros Bancos del País.....
Otros Préstamos (varios deudores, intereses por cobrar, gastos judiciales recuperables, etc.).....	
Cartera en Monedas Extranjeras.....	OTRAS CUENTAS DEL PASIVO
	Intereses Percibidos y no Ganados.....
INVERSIONES	Aceptaciones (por Central).....
Bonos, etc. del Gobierno y otras Entidades.....	
Otros Bonos y Acciones.....	ADEUDADO A ACCIONISTAS
Cédulas de otros Bancos.....	Capital Pagado.....
Acciones Banco Central Clase A.....	Fondo de Reserva.....
Mobiliario.....	Reservas Adicionales.....
OTRAS CUENTAS DEL ACTIVO	
Aceptaciones de este Banco.....	
\$ 3'189.005,05	\$ 3'189.005,05

CUENTAS DE ORDEN

Valores en Cobranzas.....	Depósitos de Valores en Cobranzas.....
" " Custodia.....	" " " Custodia.....
" " Garantía.....	" " " Garantía.....
\$ 2'039.864,46	\$ 2'039.864,46

A. F. Hidalgo,
Contador.

Rafael Almeida Borja
Gerente.

