

NARIZ DEL DIABLO



CONVENIENCIA ECONOMICA DE LAS CARRETERAS VECINALES

Problemas creados por la demanda de caminos vecinales y resueltos por medio de la instrucción progresiva de carreteras, empleando equipos y métodos modernos.

Durante los diez últimos años, el desarrollo de la vialidad ha sido enorme. En los Estados Unidos por ejemplo, mucha mayor atención se ha dado a las carreteras troncales, de donde ha resultado un sistema de comunicaciones compuesto de carreteras bien pavimentadas de primera clase, que han hecho cambiar por completo los medios de viajar y la transportación de mercancías.

El entusiasmo y acuerdo general en favor de las carreteras troncales ha sido unánime. Clubs de automovilistas, Cámaras de comercio, Sociedades de turismo, y otras agrupaciones como éstas, se han puesto de acuerdo para promover y acelerar las mejoras en las carreteras y caminos principales. Los resultados han sido sorprendentes, pues ahora la mayoría de los Estados cuenta con vías troncales perfectamente pavimentadas y construídas de acuerdo con los principios de ingeniería más modernos.

Cambio en la opinión pública.—Todos aquellos que en los últimos años sólo habían pensado en las carreteras troncales, están comprendiendo ahora la necesidad que hay de ocuparse igualmente de los caminos vecinales, puesto que por ellos se establecen las comunicaciones entre los centros poblados del campo y las escuelas, mercados, iglesias, y centros de diversión, creando facilidades que hacen feliz la vida de campo. Muchos de los residentes de las poblaciones rurales han apoyado por varios años, los programas de vialidad, especialmente en lo referente al desarrollo de las carreteras troncales, abrigando la esperanza de que algún día podrían tener buenos caminos locales. Pero han pasado los años y para muchos no se han realizado esas esperanzas, por lo que han comenzado a inclinarse a favorecer el mejoramiento con mayor rapidez de los caminos rurales a expensas de demorar las atenciones que se dan a las carreteras troncales, recomendando especialmente para los primeros los tipos de pavimentación de poco costo.

Centralización necesaria.—Tanto por la tendencia a que los impuestos destinados a carreteras se distribuyen equitativamente entre los centros urbanos y las poblaciones rurales, cuanto por la conveniencia de que las construcciones se hagan según planos unificados, resulta la conveniencia de centralizar la dirección de las obras de vialidad, haciendo que todos los proyectos y especificaciones de las mejoras que se intenten hacer en los caminos vecinales, se sometan a una dirección central, la que deberá no sólo suministrar ingenieros que proyecten las obras más convenientes, sino inspectores que vigilen la ejecución conforme los proyectos aprobados. Si se observa la gran diversidad de tipos de construcciones y los trazos defectuosos que hay en no pocos lugares, por falta de una dirección central, se comprenderán mejor las ventajas que a todos resultan de la unificación de los trabajos, obteniendo trasos económicos, realmente útiles, y construcciones en todo de acuerdo a las normas establecidas por la ingeniería moderna.

Carreteras con pavimento de hormigón.—En todas las carreteras troncales, como en las vecinales, el pavimento de hormigón ha demostrado su valor económico y los altos servicios que presta. Es pues, muy natural, que los ingenieros busquen los métodos mejores por los que puedan adaptar sus proyectos a dicha clase de pavimentos, y que su primer coste sea tal que puedan aplicarse a las carreteras o caminos de segundo orden. Las variantes en la aplicación del hormigón a la construcción de pavimentos son:

1. Pavimento de una sola zona de hormigón preparado por los métodos comunes.
2. Pavimento de macadam con cemento como aglutinante, o sea el pavimento Hássam.
3. Experimento con pavimento por intercalación de una carpa de macadam con cemento aglutinante sobre un antiguo pavimento de macadam o de grava.
4. Desarrollo de los métodos más efectivos de preparación económica del hormigón aplicado a la construcción de pavimento de carreteras.

Caminos de una sola zona pavimentada.—La construcción de este tipo consiste, en una plancha de hormigón de grueso y anchura adecuados, construída sobre la línea central de los caminos o haciendo coincidir uno de sus bordes con el eje del camino.

Esta clase de caminos no es nueva, la primera vez que se empleó fué en un camino construído en los Estados Unidos, que después de 20 años de estar en uso aún se encuentra en buenas condiciones, y en la actualidad más de 213 distritos en diversos Estados de la Unión Americana tienen caminos de esa clase.

Los caminos de una sola zona pavimentada tienen aparentemente algunas desventajas, especialmente en terrenos montañosos, pero cuando están bien trazados son los más económicos y permanecen largos años siendo útiles.

La experiencia y el estudio han demostrado, que la densidad de la circulación propia para los caminos de una sola zona, es más o menos de 500 vehículos por día con 98 por ciento del tráfico pasando sobre la zona pavimentada. Aun cuando cierto número de kilómetros de caminos de una sola zona han servido para el paso de más de 1000 vehículos por día, el análisis de sus condiciones ha mostrado, que en realidad pudieran transitar por ellos mayor número de vehículos, con tal de que sus condiciones sean:

1. En los caminos pertenecientes a los sistemas de los distritos o de los Estados, donde el tránsito ha sido de 500 vehículos por día, cuya capacidad puede aumentarse ensanchando el camino tan pronto como haya fondos disponibles para ello.
2. Los caminos pertenecientes a los distritos o a los Estados que probablemente desarrollen el tráfico al ser ensanchados y cuyo ensanche se ha aplazado.
3. Los caminos que al presente tengan poco tráfico, pero cuyo aumento inmediato sea probable.

Macadam con penetración de cemento.—El pavimento sistema Hássam, que consiste del macadam impregnado en cemento, se ha usado desde antes de 1920, año en que comenzaron a construirse carreteras de hormigón.

La inspección reciente de los más antiguos caminos construídos con pavimento Hássam, ha demostrado, que aún los más antiguos se encuentran en perfectas condiciones y capaces de durar aún muchos años. Tenemos un ejemplo en la calle principal de la ciudad de Lynn, en Massachusetts, cuyo pavimento se construyó en el año de 1907, dando al macadam 15 cen-

ímetros de espesor. Ese pavimento después de 25 años de estar en servicio activo aún se encuentra en perfectas condiciones, a pesar de que por dicha calle transitan numerosos vehículos de los más pesados.

Rocientemente en el Estado de Nueva York se ha contratado la construcción de varias carreteras, cuyo pavimento consistirá: De macadam de piedra tosea, cuyas dimensiones estén comprendidas entre 37 y 68 milímetros, sobre la rasante correspondiente, previamente preparada. Una vez que se ha extendido la piedra sobre el camino, se hace pasar la aplanadora, hasta obtener una capa de piedra de grueso uniforme y compacta. En seguida, se vacía sobre el macadam un mortero de cemento, de consistencia propia para que pueda penetrar y llenar los huecos que hay entre las piedras. Se pasa enseguida la aplanadora por segunda vez, y finalmente, a mano se retiran las piedras sobresalientes y se pasa por tercera vez la aplanadora, hasta dar uniformidad a la superficie, cuyo acabado se hace a mano, con alisadora de correa, después de lo cual se cubre el pavimento con paja o harpillera húmeda para que el cemento fragüe y se cure.

Macadam con cemento como aglutinante. — La diferencia entre esta clase de pavimento y la anteriores, que este pavimento se construye por capas más delgadas, y se emplea con muy buen éxito para la reparación de los antiguos caminos de grava o de macadam común. La construcción de este pavimento difiere de la del anterior, en que el mortero de cemento se extiende entre dos capas de piedra y se hace pasar la aplanadora, para que por compresión el cemento penetre las capas de piedra. Los caminos con esta clase de pavimento han estado en boga en Alemania, donde emplean cemento de muy buena clase mezclado con asfalto. La ventaja de estos pavimentos es, que el cemento no necesita curarse después de fraguado, por lo que, los caminos pueden abrirse al tránsito inmediatamente después de terminada la pavimentación.

En los Estados Unidos se han construido caminos con un sistema peculiar de pavimento llamado "Sandwich", que consiste en extender sobre los pavimentos de macadam antiguos, convenientemente preparados, una capa de piedra y arena, en las proporciones del hormigón, pasando sobre ella la aplanadora, para darle uniformidad, después se cubre esa capa con mortero de cemento y sobre éste se pone otra capa de agregados de piedra y arena, pasando por segunda vez la aplanadora, para que por presión se mezclen los agregados al cemento, formando una capa homogénea de hormigón. El acabado superficial de estos pavimentos se hace por los métodos comunes.

Espesor de los pavimentos.—No hay razón, por la que se deba dar a los pavimentos de los caminos vecinales o de segunda clase, el mismo espesor que se da a las carreteras principales, tanto más que ahora la mayoría de los camiones pesados está usando llantas neumáticas en lugar de las llantas macizas que tenía antes. Siendo el primer coste de importancia capital, los ingenieros de caminos han procurado resolver el problema del espesor conveniente, haciendo diversas experiencias con planchas de hormigón de diversos espesores, se ha llegado a demostrar, que las planchas de 2,5 por 2,5 metros y de siete centímetros de espesor resisten muy bien el tránsito de vehículos con carga hasta de 6 toneladas sobre las ruedas.

Durante los últimos cuatro años, la Portland Cement Association ha hecho estudios sobre la conveniencia del cemento en la construcción de pavimentos de carreteras, encontrando, que planchas de hormigón de 2,7 por 2,7 metros y de 15 centímetros de espesor pueden resistir el peso de los camiones más pesados.

Métodos económicos de construcción.—El coste de los caminos, con pavimento de hormigón, se ha logrado reducir enormemente, empleando máquinas y aparatos con los que se puede acelerar la construcción y acabado de los pavimentos. Por ejemplo empleando dos hormigoneras, montadas una detrás de la otra, y mezclando las plantas de hormigón la mitad del tiempo en la primera y la otra mitad del tiempo en la segunda hormigonera, se economiza mucho tiempo. El empleo de máquinas transportadoras; distribuidoras, que extienden y distribuyen el hormigón; y las máquinas para el acabado de las superficies, facilitan enormemente las construcciones y con ellas se ahorra mucho tiempo. Entre las máquinas más notables debe mencionarse, la que sirve para el acabado de las superficies, especialmente la que tiene un vibrador con el que se hace más completo y perfecto el alisado y acabado de las superficies.

La construcción y mejora de los caminos secundarios presenta campo amplísimo, donde aplicar eficientemente el sistema progresivo de construcción y mejoras, reparando los pavimentos existentes con solo cierto tratamiento de las superficies.

Para que el tratamiento o mejora de los pavimentos sea efectivo se necesitan satisfacer tres condiciones: Primero, que el camino o carretera que se desea mejorar tenga suficiente resistencia, para recibir la circulación que se espera en las cuatro estaciones del año. Segundo, que la superficie antes de las mejoras se encuentre en condiciones pasables. Tercero, que la carretera tenga anchura, para que la circulación que se espera en ella encuentre la amplitud necesaria.

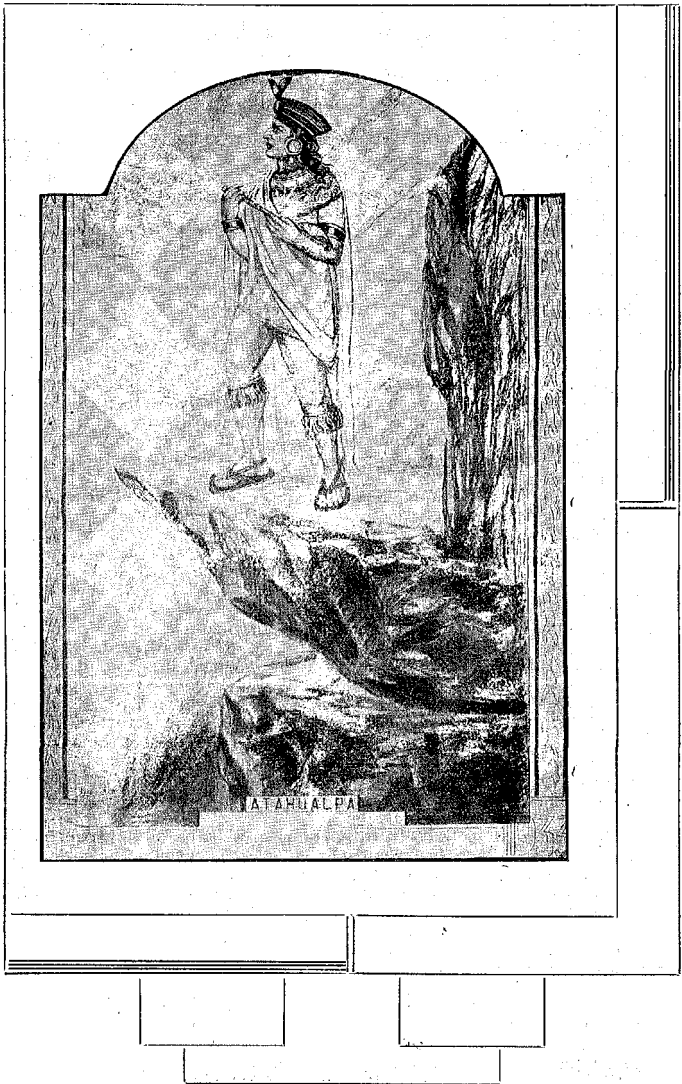
Satisfechas esas tres condiciones, puede asegurarse, que las mejoras que se hagan serán económicamente compensadas por los resultados que se obtengan.

Pavimentos mezclados.—Hay casos en que es necesario aumentar la resistencia de la estructura en las carreteras, y cuando esto sucede en los caminos de segundo orden, resulta más económico aprovechar el pavimento antiguo, como base de una nueva capa superficial de 4 a 5 centímetros de espesor, de material asfáltico, mezclado éste en el lugar de las obras o en alguna estación central, desde donde se pueda llevar a ellas. La mezcla asfáltica mejor para esta clase de construcciones es, la que no necesita calentarse y puede distribuirse y aplanarse en frío. Existen diversas mezclas asfálticas, que ampliamente hemos descrito en otros artículos, las que pueden ser preparadas en estaciones centrales y ser llevadas al lugar de las obras, extendiéndolas casi frías, por medio de rastrillos, para pasarles enseguida la aplanadora, obteniéndose pavimentos perfectamente resistentes, para circulación de 800 o más vehículos por día.

La verdadera economía en la construcción de carreteras consiste, en que la elección del pavimento se haga acertadamente; recordando, que la condición principal es, que el primer coste de construcción sea económico.

(De Touring Club Argentino).





ATAHUALPA, SHYRI XVII E INCA XV

DE "EL DÍA"

En las páginas distúiles de los historiadores, sólo podemos trazar-nos un rumbo. Cieza de León, Herrera, López de Gómara, Garcilaso, Velasco, González Suárez, Jerés, de la Espada, Niza y otros más, nos cuentan de los aborígenes. Pero para qué rebuscar tanto el dato hasta pulverizarlo en el análisis de la fecha, del acontecimiento? Nosotros no anhelamos hacer una crónica histórica en este día que recuerda el cuarto centenario de la muerte de Atahualpa, Shyri 17, Inca 15, según las tablas de Velasco.

Los historiadores buscan únicamente el hecho, escueto, teatral. Y los otros, los sociólogos, que a veces son irreverentes con los doctos en cuestiones pasadas, anhelan llegar hasta el substractum del acontecimiento.

Así trazado el camino, pongamos unas palabras de recordación.

Fue el año 800. Comenzaba en la oscuridad de los tiempos el reinado de Quito. Los Shyris impusieron su dominación. 18 emperadores o reyes se sucedieron contando con el infortunado hijo de Atahualpa, Hualca-Cápac y con Rumiñahui el general de las reivindicaciones tiránicas.

Al sur, en las tierras donde aparecieron Manco-Cápac y Mama Oello hundieron las varillas de Oro para buscar la tierra prometida, comenzaba en 1421 la soberbia dinastía del incario. Nombres que se suceden: Sinchi-Roca, Lloqui Llipanqui, Mayta-Cápac, Cápac-Yupanqui, Inca Roca, Yaguar-Guacag, Viracacha, Inca-Urco, Pachatútec, Yupanqui, Túpac-Yupanqui, Huayca-Cápac, Huascar, Atahualpa, Mancocápac II, Sayri-Túpac, Cusitito-Yupanqui, Túpac Amaru.

Huaina-Cápac, sintió estrecho los cuatro puntos cardinales del Tahuantinsuyo y al frente de sus ejércitos pasó las lindes nórdicas y llegó al pie de la gran cordillera donde se levantaban los altares de los volcánes. El amor o el anhelo de conquista le hizo tomar por esposa a la Princesa de estos reinos, Pachca. Y el primogénito de la real unión fue Atahualpa. Qué importa que los historiadores discutan si Atahualpa fue o no quiteño. Si el cronista de Su Majestad, Antonio de Herrera, escribe que la madre de Atahualpa fue Totapalla del linaje de los Orecuzcos y si otros dicen que nació al pie del Imbaya adusto, en la Quito o en el Tomebamba. Nosotros tenemos que creerlo quiteño y sentirlo hondamento. Nuestra nacionalidad, nuestra ecuatorianidad no ha de basarse—lo decimos con Vasconcelos—en los discursos de la independencia, ni en los hechos de Bolívar. Con rai-gambre profunda tiene que arrinarse allá, en la sangre indiana que heredamos, en la mezcla castellano-aborígen.

Manco-Cápac, Quetzacoalt, Guathémoc, Atahualpa, son principios. Es preciso hacer una triangulación indiscutible. Estos reyes de bronce y de perlas y oro, han de formar la base. El Cid, Cervantes, y el alma de los peninsulares vestidos con la coriza de su ímpetu, una de las lateralidades. Las bucles encabezonadas por Bolívar, y los libertadores cierran la figura. El vértice tiene ya un nombre: América.

Por eso, Atahualpa, punto de contacto con el hombre blanco aparecido en la ribera, cuando Huaynacápac decía su testamento, significa para nosotros un recuerdo de gloria y de martirio.

Atahualpa nació en los principios del siglo XVI. El final de su vida estuvo en Cajamarca el 29 de Agosto de 1533, una tarde en que se ocultaba el Sol, el "Inti" sagrado que doró el templo de Pacliacámac y fue a hundirse en el mar que Balboa lo encontró manso y azul.

Si Huascar, el hijo de la Colla, el príncipe sin disputa, osó irrumpir en el suelo de sus mayores, el hermano "bastardo" según el proceso de la dinastía, alistó sus hombres en un secreto empuje de nacionalismo y

fué uno de los primeros que defendió el territorio. Mas su pujanza hizo que avanzara en son de castigo. Quizquiz y Callicuchima, victoriosos generales, debieron haber visto en Quipaipán más brillante a la esmeralda quiteña, opocando el fulgor carmesí que parecía ya un coágulo de sangre en la frente del cuzqueño vencido.

Atahualpa plantó su tienda en los dominios incásicos.

Pero los "blancos" llegaban ya. Pizarro estaba a la vista. Mientras en los cansados jamelgos descendían los castellanos por la cordillera, en Cajamarca el Emperador estaba con las armas caídas. Dos ejércitos se avcinaban. El florido y multicolor de las lauzas y las hondas en torno al Rey. El de los areñabuces y los petos, hambriento y pobre en pos de Eldorado.

Los corceles, sangrando ante "la espuela dorada de los hidalgos", se detuvieron frente a la realeza aborigen. Atahualpa no se intimidó. Deducid a vuestro señor que irá a verle—irrumpe.

Prisión artera. Y al fin la muerte. Felipillo qué mientó. La angustia de los conquistadores que presienten que se les va asaltar. Hernando de Soto y Hernando Pizarro que cobran gran afecto por el ilustre encarcelado y aún intentan llevarlo a España. El sumario que se instaura con 24 jueces de los cuales se oponen a firmar once y que son sustituidos por una sola firma. Y en la tarde del 29 de Agosto, el Padre Valverde tratando de que hable la Biblia aunque el Inca leyó su sentencia en el meteoro que pasó!

Recibe el bautizo con el nombre Juan. La fecha marcaba ese nombre y quizá también el martirio de las leyendas de los mártires de la iglesia.

Las princesas han llorado y se han dado la muerte para ir junto al amado. Y una noche furtiva, se roban el cadáver para traerlo hasta Quito.

Entre tanto los hispanos se repartían el botín áureo que hizo traer el Inca para su rescate. Se había llenado la habitación que tuvo estas dimensiones: 17½ pies de ancho, 22 de largo y 9 de altura. Prescott dice que el tesoro reunido fué de tres millones y medio de libras esterlinas y 51 mil marcos contemporáneos.

El Arzobispo Loaiza decretó que para "absolver" a los que tomaron parte en la distribución de los tesoros del rescate, precisaba que sea devuelta la cantidad que les tocó, para invertir en obras pías de indígenas. Y cuenta la historia que Francisco de Fuentes, de parantesco con Teresa de Jesús, había recibido una cantidad como quince mil. Su devolución la hizo por 18 mil. Su hija, quiteña, se enclaustró en Avila y contaba a su tía, la Santa, de las hermosuras de Quito.

Ahora nos toca honrar la memoria del Emperador nuestro. Ya no con meras declamaciones. Sino esbozando un sendero amplio de reivindicación de los vencidos.

La nacionalidad se encuentra trunca con los miles de indígenas olvidados. Urge que el Ecuador se apreste a incorporarlos en la vida palpitante. Y esa obra de amor y de fe, debe comenzar este día si por mala ventura hemos pasado tantos años sin afrontar el problema.

Atahualpa que sea un símbolo de redención. Si los conquistadores no buscaron la boca de sus armas para exterminarlos. Si ellos crearon el mestizaje en el tálamo de las bellas, nosotros tenemos que recoger la angustia que puebla los valles y las cerranías para convertirla en grandeza patria.

En la cima del Panecillo se eruirá el busto de piedra que represente al Inca mártir. Que la primera ofrenda que podamos dejar allí, sea una labor enérgica y humana en pro de los dueños de estos suelos fecundos.

Cuatrocientos años se cumplen hoy de la muerte trágica. Ha tocado a estas generaciones nuestras la recordación centenaria. Comencemos a cumplir el destino que nos corresponde. Los aniversarios propios, necesitan tener ya un distinto significado. Deben ser promesas de realidades cercanas.

Entre las publicaciones de primera línea que hacen 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 sumo, por su dirección magnífica.

OSCAR FERNÁN REYES.

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

TARIFAS ESPECIALES PARA ANUNCIOS

NARIZ DEL DIABLO

Publicación Mensual del
Ferrocarril del Sur.

La Revista Ilustrada de
mas amplia acogida y
de mayor circulación en el
país, con abundante
correspondencia
del Exterior.

Redacción y Gerencia:

VICTOR OVIEDO
TELEFONO N° 98.
APARTADO N° 85.

VALOR DE ESTE NUMERO UN SUCRE

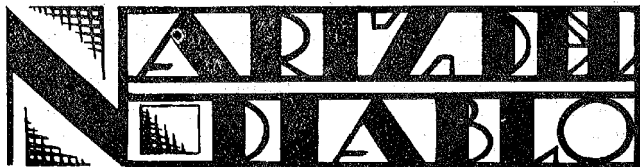
QUITO—ECUADOR

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"

M. A. ALBORNOZ.



Señorita Heddy Ridder D.



EL MOMENTO POLITICO

QUISIERAMOS sustraernos, por hoy a la fuerza de un sentimiento pesimista que nos ha invadido al contemplar la realidad de nuestro momento político; quisiéramos, en verdad, cegarnos para no contemplar el espectáculo en esta vez grotesco, pueril, insufrible ya, de nuestro civilismo; pero otra fuerza más grande, más poderosa y noble, la de nuestro patriotismo sincero y verdadero, la de nuestra ciudadanía que clama por la construcción de la vida —digna de mejor suerte y de mejor destino— de nuestro país, hace que elevemos nuestra voz, desnuda de prejuicios sectarios y limpia de todo interés circunstancial, en esta hora de angustia, de nihilismo y de espectación, por la que atraviesa el Ecuador.

PORQUE, no parece sino, que hoy día, confabuladas por no sabemos qué poder fatalista, todas las fuerzas vivas que rigen y dirigen la vida de la nación, fuera ésta, víctima de una corriente contradictoria y paradójica, (corriente en la que se mezclan todas las aguas de las más bajas ambiciones políticas, de la incomprensión e inercia de la desorientación civilista, de la ausencia de patriotismo administrativo, del caos de los partidos políticos y de la degradación de las masas) fuera, decimos, de tumbo en tumbo, camino de su destrucción y de su muerte.

HORA de prueba, de dolorosa prueba ésta para el Ecuador. Vémosle, en el momento presente, sumido en el más hondo de los abismos. Perdido su centro político de gravedad, a causa del choque, de la desarmonía de los poderes que deben orientar y equilibrar su actividad vital, ha derrumbándose sobre la inmovilidad de su apatía y de su inacción caóticas.

AL CONTEMPLAR, pues, lo que actualmente ocurre entre nosotros, preguntámonos —sin atinar, desde luego, a resolver nuestras mismas preguntas— si el Ecuador, como un conglomerado humano social y político, incluido por esto en el concierto de la civilización contemporánea, dueño de sus fundamentos históricos, constitucionales y democráticos, dueño también, como realidad étnica, sociológica, de sus aspiraciones de bienestar y mejoramiento, está destinado a retardar el paso de su progreso, de su libertad, de su superación, porque la voluntad coercitiva de sus gobiernos, de sus Poderes Constitucionales, de sus agrupaciones políticas, mal entendidas y mal avenidas, así lo quiere?

POR qué, preguntámonos, no arrancarle este "inri" de fatalidad y de degradación a nuestro país? Por qué, en el proceso de la civiliza-

ción y cultura americanas ha de quedarse reiteradamente rezagado, pagándose de su retraso con las pompas tartarinescas de sus algaradas políticas o militaristas, que más que engrandecernos, sólo consiguen empedequecer y ridiculizar nuestras realidades?

AH! Ya es tiempo de que el pueblo ecuatoriano; pero todo el pueblo ecuatoriano, es decir su ciudadanía integral, su gobierno, sus poderes administrativos, sus fuerzas políticas civiles y militares comprendan la gravedad y la responsabilidad que entraña para nuestro país esta hora de desorganización y de caos en la que inútilmente nos debatimos, y afronten conjuntamente la construcción de nuestra pobre nacionalidad, tan burlada y empedequecida por nuestros ya clásicos salteadores políticos.

ES HORA ya de que los gobiernos adquieran la conciencia de su gran responsabilidad política y social, cultural y económica, al tomar la dirección de los destinos de la Patria; que adquieran también la conciencia de su misión sagrada frente a los intereses, más sagrados aún, del pueblo; y, sobre todo, que tengan el conocimiento perfecto de nuestras realidades, para que sepan, llegada la hora, interpretarlas en bien de sus propios ideales gubernativos y en bien de la vida nacional.

VIVIMOS abrumados ya con el eterno espectáculo de nuestra desorganización nacional. El pueblo ecuatoriano clama paz, comprensión y ayuda para desarrollar su vida y la vida de su progreso. Es, pues, necesario que los gobiernos comprendan, para hacerlas prácticas y efectivas, sus necesidades y sus aspiraciones.

Y, POR FIN, y sobre todo, es necesario también que esos mismos gobiernos, desoubren que, antes que gastar sus actividades y sus esfuerzos en estériles luchas por conservar la hegemonía de sus ideales políticos es indispensable no olvidar sus deberes fundamentales; y, con la serena y amplia visión creadora que han de poseer infaliblemente, haciendo visible y práctico también su espíritu de sacrificio—porque ésto, sacrificio individual y comunal, armonizante y conjunto es lo que necesita el país—han de laborar por la construcción de nuestra personalidad nacional, afrontando y resolviendo nuestros problemas externos e internos, los que atañen a nuestros derechos internacionales y los que corresponden a nuestras necesidades vitales, sociológicas, políticas, económicas, culturales.

ES HORA ya de que el Ecuador, como unidad geográfica, como organización humana, como entidad sociológica y política, como realidad social e histórica, exista, perfectamente definido con las líneas de su personalidad, en la conciencia y el alma no sólo de todos y cada uno de los ecuatorianos, sino también en la geografía anímica, mental y concienencial de todas las naciones del continente americano y de todos los pueblos, nuevos o viejos, del mundo.

NARIZ DEL DIABLO, separándose por un momento de su programa de absoluta abstención política, ha querido traducir en estas líneas su pensamiento, porque no puede menos que deplorar los acontecimientos que se desarrollan con escándalo del buen sentido de los ecuatorianos sensatos y patriotas, en una de las emergencias más delicadas y complejas de la historia nacional.

POR LA
DIVINIDAD
HUMANA DEL
DOLOR

Dame, como una dádiva, la pena más intensa,
dame el desarramiento del sufrir interior.
Siempre pensé que fuera la mejor recompensa
para el renacimiento la hostia de un gran dolor.

Es tan urato sufrir, embriagarse de pena,
hundirse en la tibia negra del padecer,
y sentir que nuestra alma, purificada y plena,
surge de entre el abismo para resplandecer.

Sólo el dolor otórganos esa emoción intensa
del poco sensitivo. Es arato comprender
que al alma se debate entre la sombra inmensa,
esforzada y heróica, con el fin de vencer.

Y ver surgir del hondo silencio de nuestra alma
la perla clara y limpia de una lágrima ardiente.
Y, cuando ha estremecido, para siempre la calma,
bendecir al dolor, humilde y reverente.

Qué justa está la vida, cuando en cualquier momento
nos sentamos al borde de todas nuestras ruinas,
y en medio de armoniosas rosas de sentimiento
reunidos en las manos todas nuestras espaldas!

QUINTO.

MADRESELVA

LA EXPOSICION

DE LA

FERIA RODANTE

El señor Ernesto Espinoza del Campo viene, desde hace algunos años, realizando exposiciones comerciales con artículos del país y del exterior. Este empeño, laudable y digno del apoyo más franco, ha despertado en la conciencia del comerciante nuevos rumbos y nuevas expectativas para el logro de sus actividades económicas.

Ultimamente, estimulado por la voz de los públicos nacionales que no han resistido al llamamiento fervoroso del señor Espinoza del Campo, se organizó la primera Feria Rodante, de Guayaquil a Quito, como un homenaje a la memoria del General Eloy Alfaro, quien llevó a cima la obra magna del Ferrocarril Trasandino hace veinticinco años.

Los poderes públicos—fiscales y municipales—, las organizaciones de comercio y agricultura, los comerciantes de diferentes plazas de la República y la ciudadanía en general han prestado su apoyo moral, unos, y material, otros, para que los afanes y entusiasmos del Director de la Feria Ocre tengan, con justicia, un feliz éxito.

El tiempo de fatigas, de incesante trabajo—cuatro meses—han colmado, sin duda, las aspiraciones del diligente ciudadano señor Espinoza, cuyas iniciativas, muy recomendables por cierto, no tienen otro fin que el de impulsar las industrias nacionales que necesitan la simpatía y el apoyo de todos los ecuatorianos.

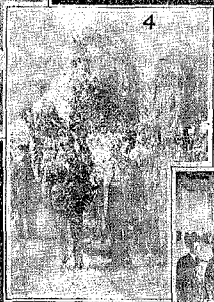
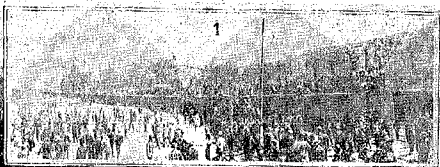
No se puede negar, un momento, de los beneficios alcanzados por la Feria Rodante. Las transacciones comerciales efectuadas en el trayecto ascienden a más de S/. 360.000,00, cantidad significativa en el actual momento de crisis. Es innegable el éxito rotundo.

Además, el Director de la Feria Ocre, con su Convoy-Exposición, ha ido despertando en algunos pueblos los sentimientos cívicos, la veneración que debemos a la memoria de los grandes hombres del país. Y así, en Durán, cooperó en la colocación de la primera piedra para el busto de don García Moreno, como también en la erección del busto del General don Eloy Alfaro, inaugurado en la Estación Alfaro (Chimbacalle), el 25 de Junio, colocó una hermosa ofrenda floral. En Ambato organizó una manifestación para visitar la tumba del Cervantes americano don Juan Montalvo. Acto significativo que mereció el aplauso y el reconocimiento de los ambateños.

*
*
*

Para que el lector pueda apreciar mejor el éxito y eficacia de la Exposición Rodante, vamos a hacer un ligero recuento de las manifestaciones que ha recibido en su trayecto, iniciado en Durán el 3 de Junio y terminado el 25 del mismo mes en la Capital de la República.

DURAN.—En esta población, el Prefecto Municipal del Cantón Guayaquil, señor don Eduardo Puig Arosemena, inaugura la Feria Rodante de 1933. (3 de Junio).—El 5, colócase la primera piedra del busto de don Gabriel García Moreno. El mismo día, condecorábase al señor don Manuel Granja Cevallos, con una medalla de oro y diploma de honor, por ser el industrial que mandó construir la motonave "Guayaquil", que surca en la ría del Guayas, como un orgullo de la industria nacional. La hace el Director de la Feria, señor Espinoza del Campo. La estadía es del 3 al 8. Y el 9 sale de la estación inicial.



GRAFICOS DE LA FERIA DE MUESTRAS RODANTE.

1.- El convoy al llegar a Eloy Alfaro.
3.- El Ministro de Industrias
Dr. Carlos Coello en la
Feria Rodante.
4.- La maquina N.º 12 que en-
tra a quite hace 25 años.
5.- Grupo de señoras que concu-
rrieron al banquete que en ho-
nor de el Director de la Feria
dio el I. C. Cantón de Robamba.



- YAGUACHI.**—Llega a las 9,45. El M. I. Concejo Cantonal hácele la recepción. Los moradores concurren, entusiastas, a la Exposición.
- MILAGRO.**—Después de pocas horas de permanencia en Yaguachi, llega a Milagro el convoy de exhibición. El Concejo Cantonal dále la bienvenida. El Director de la Feria hace una recepción en el coche "Pullman" a los Concejales y autoridades. Los habitantes concurren, en masa a admirar la Feria.
- VENEZIA.**—El domingo, 11, llega a esta estación, donde se detiene tres horas, hasta que los moradores puedan observar la Exposición.
- NARANJITO.**—Llega el mismo día, 11, a las 4,50. Pernocta allí. Y el lunes, a las 12,35 sale para Barraganetal, después de haber sido felicitado calurosamente el Director por la Junta Parroquial y sus moradores. Algunos industriales consiguen el ingreso de algunos productos.
- BARRAGANETA.**—Los ingenios están embanderados para recibir a la Feria que, en cuanto llega, rompen las máquinas con sus silvidos, el aire, en demostración de entusiasmo. Los empleados y obreros de los ingenios visitan la Exposición.
- BUCAY.**—Aquí, el entusiasmo es mayor. "La Hermandad Ferroviaria", entusiasta y atenta, recibe en sus salones al Director de la Feria. Las escuelas y los pobladores hacen un cordial homenaje con un significativo desfile hasta los carros de la Exposición.
- MARANJAPATA.**—El tren llega a las 12,15 del martes. Y detiéndose 30 minutos, en honor a esta estación.
- HUIGRA.**—Llega a las 4 de la tarde. Un comité de honor, organizado para la recepción, autoridades y numeroso público, dan la bienvenida. El personal dirigente de "The Guayaquil and Quito Ry. Co.", invita al señor Espinoza del Campo a sus salones, donde es ovacionado calurosamente. Pernocta en esta estación hasta el miércoles, 14.
- CHANCHAN.**—Llega a las 11,20. Permanece pocos minutos, hasta que los pobladores puedan conocer la Feria.
- SIBAMBE.**—A la una de la tarde llega el convoy. Permanece aquí, también pocos minutos.
- ALAUSSI.**—Llega a las 2 p. m. El Concejo Cantonal y autoridades, hacen un rendido homenaje al Director de la Feria. Desfilan las escuelas, el gremio de obreros, autoridades, etc. en honor de la Exposición Rodante, que es visitada.
- TIXAN.**—Permanece el convoy una hora. La concurrencia de los visitantes es entusiasta.
- PALMIRA.**—El tren detiéndose a las 8,35 a m. del jueves 15. El entusiasmo del pueblo es inusitado.
- GUAMOTE.**—El pueblo de este lugar ha preparado para recibir al tren-exposición: Desfilan las escuelas, gremios de obreros, que van entonando el Himno Patrio al son de dos bandas de música. Los pobladores, que no se cansan de visitar la Feria, hacen demostraciones de viva simpatía al señor Espinoza del Campo.
- CAJABAMBA.**—En esta población recibe el Comité organizado para el efecto.
- RIOBAMBA.**—Llega la Feria Rodante a la "Sultana del Chimborazo". Hay un enorme entusiasmo en los habitantes por conocer la Feria. El Concejo Municipal, Comité y autoridades provinciales hacen la recepción. Es invitado el Director y expositores a un banquete ofrecido por el M. I. Concejo. A la tarde del mismo día, el Comité de Honor también háceles una manifestación con un banquete. Al día

siguiente, el Director invita al I. Concejo Cantonal, al Comité y distinguidas personas de la ciudad a un banquete, donde reina la mayor cordialidad, y donde se admira a las muchachas más bonitas de Riobamba. Permanece en esta ciudad tres días, que fueron insuficientes para que el público viera la Feria Rodante.

LUISA.—En esta Estación no se abrió la Feria al público. Detávoase 15 minutos en honor de Luisa.

URBINA.—Llega el convoy a las 8,55 a. m. Detiéndose 15 minutos.

MOCHA.—A las 10 del mismo día está el tren en esta estación. Detiéndose una hora. En este tiempo, la Feria es visitada.

CEVALLOS.—En esta población nótase delirante júbilo por la Exposición. Las tres horas que se detuvo el tren (martes 20), fueron escasas para que los cevalleces puedan satisfacer su entusiasta curiosidad. Se cree que un solo poblador no se privó de ver la primera Exposición Rodante. Hubo que hacer retirar a los ciudadanos, a la fuerza, para que pueda salir la Feria.

AMBATO.—Llega el convoy a las 3,10 p. m. El pueblo ambateño lo recibe jovialoso, entusiasta. El Director recibe calurosas ovaciones del Concejo Municipal, Comité y autoridades cantonales. El curso de Comercio del Colegio Nacional Bolívar entrega un pergamino en demostración de simpatía y de elogio por iniciativa tan patriótica como lo es la Feria Rodante. El Municipio, que reconoce el noble afán del señor Espinoza del Campo, dicta un acuerdo en su honor. Colócase una ofrenda de flores frescas y fragantes en la tumba de don Juan Montalvo. Los días 21 y 22 que permanece en esta ciudad, la Feria es visitada. Hay fiestas en homenaje al Director.

CUNCHIBAMBA.—Llega el viernes 23. Detiéndose una hora. Los pobladores concurren a la Feria con interés.

SALCEDO.—El personal del Municipio hace la recepción de la Feria. Sus demostraciones de simpatía son calurosas. El pueblo se adhiere al homenaje que se le tributa.

LATACUNGA.—El M. I. Concejo Cantonal, Comité de Honor y Autoridades hacen una recepción entusiasta al iniciador de la Feria. A esta manifestación adhiérense también la Cámara de Comercio y el Gremio de Agricultores. Los pobladores manifiéstanse jubilosos ante los artículos y objetos que se exhiben.

LASSO y COTOPAXI.—En estas estaciones detiéndose apenas cinco minutos, según el itinerario de la Exposición.

MACHACHI.—Domingo 25. 7,50 del día. Atenciones del Municipio y concurrencia a la Feria, del Pueblo.

ALOAG.—El pueblo de este lugar háse preparado con una banda de músicos para dar la bienvenida al convoy expositor.

TAMBILLO.—Llega a las 9,30 a. m. del mismo día, 25. Empleados y expositores prepáranse para la última jornada.

QUITO.—Llega el convoy a las 11,15 a. m. El tren que lo conduce es el mismo que hace veinticinco años arribara a la Capital, manejado también por el mismo maquinista, señor Arturo Muñizaga. Cálculase en veinte mil las personas que vieron la llegada de la Exposición rodante. En esos mismos momentos se inauguraba el busto al General Eloy Alfaro, con la asistencia de las principales autoridades de la Nación, quienes, entusiasmados, visitaron la Feria e hicieron demostraciones de simpatía al señor Ernesto Espinoza del Campo, que se hallaba abrumado por las calurosas felicitaciones de autoridades y ciudadanos distinguidos.

NARIZ DEL DIABLO, al dedicarle estas breves líneas al incansable iniciador de las exposiciones nacionales, felicítale, nuevamente, con el entusiasmo que merece una obra de trascendencia nacional.

LA
ILUSTRE AUTORA
DE

Revistas y periódicos del exterior dan cuenta de la muerte de la Condesa de Noailles, insigne autora de "Le cœur insombrable", acaecida en París, en el pasado mes de mayo.

Esta célebre poetisa nació en la Ciudad Luz el 15 de noviembre de 1876. Alma romántica e inefable de mujer, desde su adolescencia manifestó un afán poético trascendente. Sus primeros poemas reflejan un hondo, purísimo sentimiento. Tienen las delicadezas y exquisitos matices de Mallarmé, la dulce saudade de Rodembach, la tristeza de lágrimas de Verlaine y la aristocracia de Wilde.

Ana Isabel de Bracovan vivió en Suiza; recibió una educación esmerada. Apenas llegada a los veintidós años casó con el Conde Mathieu de Noailles. Su matrimonio no fue motivo para que acallara el desbordante lirismo de su alma. Las principales obras muy celebradas en literatura son: "L'ombre des jours", "Les éblouissements" y "Visage émerveille", esta última una verdadera revelación del alma exquisita de la Condesa. "El Rostro maravillado" es, sin duda alguna, una obra preciosa en la literatura moderna.

Yo no conozco algo más delicado, tenue, sutil como este poema novelado que se titula "El Rostro Maravillado". Expresión suma de una perfecta sensibilidad femenina. Breviario de una monja, delicada acotación sentimental de Sor Amada, quien desafiando al mundo se ofrece a su Julián. Con él

conoco y aprende a quemarse en las llamas del amor. Desde la frase incitativa, la galantería oportuna hasta las quemaduras irremediables de la ternura y del instinto. Toda una gama de sensaciones, desde la suavidad jugosa del primer beso hasta la gloria dolorosa de la posesión, del pecado carnal que se teme y se desea. Oh!, la inefable fiebre del deseo. Deseo profundo, espeso que la hace exclamar: Oh!,

muerte tan apacible, divino hundimiento en la tierra morena, tierra granulada y seca como el hábito de Santa Teresa y el de

Santa Clara, es a tí sola a quien deseo y no al Paraíso donde brillan ceremonias suntuosas'... Le clama como el reposo definitivo para los cuerpos frágiles que ante el beso con la dignidad extenuada han declinado, ofreciendo su nardo al instinto.

A la Condesa de Noailles, literariamente, no puede considerársele como a la de Pardo Bazán. La una tiene en su ánfora un diamante y la otra habita un suntuoso palacio de filósofos. La Pardo Bazán, gloria de España, con sus escritos hondos, sesudos, filosóficos, nos dá la impresión de una literatura masculina; la de la Noailles, de un arte musical, frágil, exquisito femenino.

Francia tuvo en la Condesa de Noailles su poeta y acaba de perderlo. Su Orfeo ha pasado a las regiones inmateriales, eternas, infinitas.

QUITO.

EL ROSTRO
MARAVILLADO

RICARDO ALVAREZ.



Sr. Dr. Dn. GONZALO ESCUDERO M.

Literatos del Ecuador

III

GONZALO ESCUDERO

Si se nos pidiera que señaláramos la obra que, a nuestro juicio, se ha ocupado con más acierto en indicar las notas características del arte contemporáneo, en términos comprensibles y acertados sin entrar en honduras filosóficas, no vacilaríamos en designar el libro "La Deshumanización del Arte" de José Ortega y Gasset.

Con la lectura de él quedamos convencidos de que, en esta época, los elementos que entran como factores de una producción artística, se encuentran fatalmente alterados, es decir, que guardan una posición distinta de la que tradicionalmente conservaban a través—de las edades que nos han precedido. Los objetos exteriores, que son el material artístico, no se presentan ni son reproducidos, en la forma a que nos tenían acostumbrados los grandes artistas de todos los tiempos. Se ha cambiado, tanto el punto de mira desde el cual los contemplaba el artista, como la situación en que este sabía colocarse en su obra, ya fuera esta una reproducción exacta de la realidad, ya una interpretación subjetiva de ella. Ortega y Gasset hace comprensible su pensamiento con la sorprendente comparación de un observador que ve un jardín a través del vidrio de una ventana. El arte antiguo, desentendiéndose, o poco menos, del vidrio que se interponía en esta visión, atendía al objeto directo de la contemplación, al jardín. El arte moderno, el contemporáneo, relega el jardín a segunda orden y se complace en la contemplación del vidrio y en su descripción y adorno. De ahí que, aun cuando se hagan maravillosas combinaciones con ese elemento extraño al objeto directo de la visión artística, no se consigue producir el efecto que antes se deseaba: la reproducción, más o menos fiel, más o menos artística, de un pedazo hermoso de la realidad exterior, lleno de las cualidades de color y forma que halagan a los sentidos y les causan singular embeleso estético.

De ahí deduce el afamado filósofo español que el arte contemporáneo no es popular, más aún, que es impopular, por cuanto no atrae ni cautiva a la generalidad de los lectores o espectadores, aunque por otro lado, en la labor artística se esté llegando o se haya llegado a la perfección pormenorista de la forma encontrando—bellezas intrínsecas que antes ni siquiera se sospechaban. El trabajo de concentrar la atención, no en el jardín, por más que ese,—fuera el tema anunciado, sino en el vidrio que se interpone engalanándole y hermosándole con las más asombrosas y ocurrentes ingeniosidades, de modo que, al verlo, el observador se engañe y crea que es un jardín ideal y completamente diverso del real el que se le pone ante sus ojos, ha llegado en estos días a un grado supremo de perfeccionamiento que atraca a los espíritus cultivados, y a una verdadera creación, estimuladora de la fantasía, si por aquella palabra hemos de entender la original evocación de cosas que en realidad no existen, aunque para producirlas entre la combinación caprichosa de elementos reales.

* * *

Nos han venido estas ideas y recuerdos con la lectura del libro de versos, publicado en Madrid, con el título de "Hélices de huracán y de sol", por Gonzalo Escudero. Está dentro del concepto de arte moderno. La rom-

lidad no está observada directamente, a pesar de los títulos y temas que así parecen anunciarlo. Está creada, está plasmada en el molde magnífico de la fantasía del poeta. Por eso escasean las descripciones; casi no las hay en el sentido en que generalmente se las toma, y en absoluto no las hay en ese otro sentido que tanto estrago hizo en poetas y novelistas de las épocas románticas y parnasiana. Pero son numerosas las comparaciones y abundan las metáforas, como una demostración más comprobante de que el poeta da expresión a esa creación suya interna, tan diferente del mundo vivo de formas y matices, que antes era el objeto supremo del arte.

No queremos, por ahora ni con este motivo, discutir el grado de emoción que el poeta deposita en su obra, ni el que despierta en los lectores. Pudiera adelantarse que implícitamente, queda reconocido que no debe ser grande por afirmarse que el arte moderno no es popular. Sin embargo, tampoco puede decirse que la totalidad de los lectores no sientan el contagio emocional de autor. Hay una minoría selecta, un grupo aristocrático de iniciados, que, al conjunto de la evocación, en una especie de reflejo mental entre la fantasía del poeta y la suya propia, sienten la emoción encerrada en sus versos sugestivos y fuertes.

Las estrofas de "Hélices de huracán y de sol" no se prestan a la citación oportuna en momentos de pasión, ni se cantarán con aires populares, ni se encomendarán a la memoria de la mayoría de los que las lean; como sucedía antaño con las rimas bequerianas o con los Nocturnos y las canciones de tantos románticos; pero a solas, en el silencio del gabinete y de la meditación se las repetirá, con selección, cuando se trate de penetrar más y más en la intencionada y rara mentalidad que ha concebido tales evocaciones, como si se quisiera descubrir el secreto de autoalucinación para ver a voluntad amables y deslumbradoras visiones irrales.

Para confirmar con ejemplos lo que decimos, no tenemos más que abrir el libro y escoger el poema que, según fórmulas antiguas, debería contener descripciones en abundancia. Sea el de "La Ciudad antártica".

¿Cómo ha impresionado al poeta viajero una ciudad antártica? ¿Ha formado él con sus visiones objetivas un cuadro descriptivo, en que se palpe en conjunto y de lejos el cuadro de esa ciudad tentacular que avanza y crece y encierra especialidades que le hacen diferente de las poblaciones meridionales? ¿Hay siquiera pinceladas propias para una postal? Nada de eso. Los versos dedicados a la ciudad antártica son anotaciones rápidas, precisas, poco congruentes e ideales. El poeta ve en ella: "lámparas de acetilino—suspendidas de un hilo de espanto...—Las torres tienen—su corazón de bronce enmohecido—Campanarios que muerden—con sus dientes metálicos al viento—y beben a la noche, boj de corveza negra—y juegan a los dados con las estrellas".

Y si se quiere pulsar la emoción contenida en algunos otros poemas, leamos la "Elegía de mi muerte", con el que se cierra el libro y que, en las manos de un poeta romántico, sentimentalmente llorón no dejaría de producir cierto estremecimiento sincero aunque no estuviese reprimida su vena elegiaca por el buen gusto y la discreción. Entona así Escudero su auto-elegía: "Columpio de oro tibio—Túnel de escarcha—convoy de vidrios deslumbrados—Soy un tímpano—con los líquenes blancos de las manos—Era mucho. Era tanto".

Como se ve, y como ya lo dijimos, el libro de Escudero está dentro del marco del arte novísimo. De ese arte por el que aboga con mucho desenfado, el moderno crítico español Eduardo de Ontañón, adversario tenaz de todo lo que es sentimiento, de todo lo que proviene del corazón y de todo lo que endulza el dolor de la vida. "Hora es—dice al ocuparse de los "Poemas en Prosa" de Juan Antonio Correa—de mirar y remirar las palabras, de domar el sentimiento y hacerle razonadamente poético, de no detenerse a preguntar todavía lo que es amor...." Pero en la revista RUMBOS, al

hablar de algunos críticos españoles contemporáneos, ya dijimos que Ontañón no inspira ni evoca simpáticas coincidencias con su pensar, sino que mueve al lector a contradecirle y refutarle.

* * *

Escudero ofrece a los ojos de la crítica, cuando se abraza su vida literaria aun corta en razón de su poca edad, un aspecto interesante: el del escritor que se busca a sí mismo. Del escritor que no se siente todavía bien al seguir sus primeros ensayos, que abandona la vía comenzada y toma diferentes direcciones hasta dar con aquella situación en que se siente señor y dueño de sí, en que las facultades encuentran reposo y en que la vena fluida de la poesía entra en actividad. Es esa una dramática peregrinación que algunas almas complejas emprenden en torno de sí mismas, incansable viaje que a veces causa desazones y sufrimientos.

Con precocidad nunca conocida entre nosotros, a los trece años, tenía coleccionados varios sonetos, que dos años más tarde, en concurso público, obtuvieron el primer premio. "Los Poemas del Arte" se titulaban y con ese nombre fueron publicados. Parnasianos, con reminiscencias de Verbalne y de Rubén Darío, con esa mezcla de las dos escuelas triunfantes en la segunda mitad del siglo pasado, no satisfacían evidentemente al poeta, aunque le hubiesen conquistado fama. Siguió buscándose, sondeando su alma, orientándola en otras direcciones, experimentando diferentes sensaciones, en una época tan rica como la presente, en creaciones de escuelas literarias y de formas poéticas de expresión.

"Hélices de huracán y de sol" es la producción de su última manera de sentir; podían titularse "los poemas del arte nuevo", para emplear la fraseología primitiva. El poeta anuncia que está próxima a publicarse otra colección de poemas con el título de "Ski".

El libro de que damos cuenta ha sido benevolamente juzgado y, entre los juicios críticos que hemos leído, se encuentra el del joven y ya reputado literato español Enrique Azcoaga. Ha visto este con motivo de "Hélices" dos legiones de escritores americanos, una de ellas—"la portadora de racial autenticidad". Y es en esta en la que coloca a Escudero. "No llegaron a nuestros oídos—continúa—sino leves referencias de sustancias americanas. Escasísimas señales que podrían llamarse representativas. Entre pocas, hoy la que aporta Escudero..."

El libro que nos anuncia, "Ski", acaso sea de más retinada estructura formal, de más hondo meditar poético, como que "Hélices" denunciaban la viril y sonora voz con que el poeta nuestro a expresado sus fantasías, arrancándolas con vigorosa mano y entregándolas con el ímpetu de un huracán.

NICOLAS JIMENEZ.

El próximo estudio versará sobre la obra póstuma de Alfredo Galarza.



ORIGENES DEL HITLERISMO.

LA SITUACION DE LA JUVEN-

TUD ALEMANA.

Se ha llamado al hitlerismo, con razón, un movimiento de jóvenes. En efecto, nada hubiera podido lograr Hitler si la juventud alemana no se hallara en unas determinadas circunstancias de miseria y desesperación. Ese estado físico y espiritual del joven alemán es la primera razón del hitlerismo; sin él, el hitlerismo no existiría. Por eso describir tal situación es explicar por qué nació el fascismo en Alemania.

Unos datos estadísticos

Desde 1840 a 1913 Alemania duplicó su población, lo que significa un aumento en el número de jóvenes. En 1910, de 65 millones de habitantes, 22 eran menores de quince años y seis millones estaban comprendidos entre los quince y los veintiséis. Actualmente están sin trabajo un millón de jóvenes y medio millón de muchachos. Sesenta mil salidos de las Universidades los últimos años con profesiones liberales no encuentran situación en la vida. Según la Policía berlinesa, hay en la capital alemana 30.000 jóvenes que ejercen el "oficio" de "souteneur". La clase media ha sido proletarizada. Hoy el 95 por ciento de la población de Alemania es proletaria.

Estos jóvenes no han sufrido más que estos pequeños acontecimientos: la guerra, el hambre, la revolución, la inflación, otra vez el hambre, una ficticia prosperidad decepcionante, la más atroz crisis económica, el paro forzoso, el hambre por tercera vez. Con razón ha dicho Keyserling: "Hay que comprender la "realidad vivida", que está en la base de la ideología nacional-socialista, de apariencia a menudo tan absurda". Si es tan absurda, ¿no será porque la realidad vivida ya no puede ser más insensata y absurda?

Los movimientos juveniles

Pero, además, desde los tiempos románticos existe en Alemania el movimiento juvenil de lucha contra las generaciones anteriores y el orden social establecido por ellos. "Los bandidos" de Schiller no han perdido, desde 1781, su encanto para la juventud. La juventud alemana se ha sentido siempre comprimida, estrechada por sus mayores. En su libro "La misión de la joven generación" escribe Gunthor Grundel—y lo revelador no es el dato, sino la cólera del autor—que la edad media de las doscientas personalidades directoras de la economía pasa de los sesenta años; la edad media de los consejeros de administración del trust del acero es de sesenta y un años, y del Comité director, sesenta y seis; en los Bancos, los directores tienen sesenta años, los consejeros setenta y algunos ochenta. Los vie-

jos—agrega—no nos dejan sitio. “La casta dominante de los nueve millones de viejos oprime a los dieciséis millones de jóvenes”. En la literatura alemana ha sido tema muy frecuente la rebelión de los hijos contra los padres. A principios de siglo este sentimiento juvenil tomó su expresión en los “Wandervogel” o “pájaros viajeros”, bandas de jóvenes que se evadían de los hogares, las escuelas, las ciudades, en suma, del orden social establecido a la vida libre de los campos. “A nous la liberté!”, como en la película de René Clair. Este movimiento culminó en la gran manifestación de la “Nueva Juventud” sobre el alto Meissner, junto a Cassel, en 1913. Allí se reunieron diez mil jóvenes, que declararon que, en adelante, tomarían “la responsabilidad de organizar por sí mismos su vida en conformidad con su sinceridad interior.”

La educación de la guerra

Pero la guerra llevó a estos jóvenes al frente, Günther distingue tres generaciones: la del frente (nacidos hacia 1890), la de la guerra (nacidos hacia 1900) y la de postguerra (nacidos hacia 1910). La primera hubo de ir a las trincheras antes de haberse asimilado la patria en su estado anterior y, casi extinguida la guerra, se encontró a su vuelta, con una sociedad, a su juicio repugnante, donde únicamente reinaba el interés y el negocio. Decepcionados, incapaces ya de reanudar sus carreras, seguir una actividad continuada o adaptarse, “más de uno—escribe N. Tomas—pasó en el curso de estos diez años de la acción revolucionaria a las mujeres, de las mujeres a las ideas, de las ideas al alcohol, del alcohol a las noches en blanco, agotándose en el trabajo”. De estos eternos inquietos, otros formaron bandas y cuerpos irregulares, que intervinieron en la Silesia, el Ruhr, en el “putsh” de 1923, en los asesinatos de Eryberger y Rathenau, dondequiera que hubiese modo de acallar en una acción intensa el desarreglo interior.

Cada generación está encuadrada por sus mayores, sus padres, sus profesores. A la generación de la guerra le faltó toda autoridad superior, toda dirección intelectual y moral firme y sólida durante los años más peligrosos de su formación. “Creció—escribe uno de sus componentes—como una mala hierba abandonada a sí misma”. Sin freno, hambrienta, desocupada, hubo de retroceder a los principios más elementales de la existencia humana, a lo más sencillo y primitivo, anterior a la cultura. “Íbamos a los bosques a recoger setas comestibles y recoger todo lo que podía ser utilizable, desde la resina de pino, los granos oleaginosos, las fibras de las plantas, hasta las hojas de los árboles. Las condiciones más indispensables de la vida cotidiana no estaban aseguradas; solamente para subsistir era preciso frenar sin descanso, en una lucha gigantesca. Después la derrota, el derrumbamiento de todos los principios, la miseria de la postguerra. “Fuimos arrojados—dice alguno—por centenares de miles de la seguridad de la sociedad burguesa y de las carreras liberales”. “Fuimos—dice otro—bruscamente desposeídos, rechazados a la categoría de esos proletarios, de cuya existencia antes apenas teníamos noticia”.

La generación de la postguerra recibió sus primeras y hondas impresiones de la vida en la época de la inflación, un mundo de locura donde todo perdía su equilibrio y su medida, gran campo para el audaz sin escrúpulos. A esta generación no le interesaba ningún problema intelectual o moral, sino sólo la economía política, la técnica, el deporte. “La falta de madurez espiritual—escribe Flitner—de esa juventud forma un vivo contraste con su aire emancipado y su aparente seguridad de sí misma; es una juventud extraordinariamente precoz, pero, en lo espiritual, nula”.

De todos sus males culpan al orden social al “sistema”. Se creen robados, despreciados, expulsados por los viejos. La guerra ha roto la continuidad de las generaciones abriendo un abismo entre éstas y sus predece-

soras. Las elecciones de 14 de Setiembre de 1930, en que triunfaron comunistas y nacionalsocialistas, han sido, según Gunther, la primera gran manifestación pública del descontento juvenil.

La razón del nacionalsocialismo

"Cuando las ocho décimas partes de un gran pueblo civilizado—escribe Gunther—están reducidas a vivir en condiciones de miseria como proletarios; cuando una muchedumbre de jóvenes idealistas están torturados por deseos y sueños en absoluta desproporción con los medios materiales para realizarlos; cuando ejércitos enteros de seres humanos deseosos de trabajar se encuentran todas las mañanas, sin un céntimo en el bolsillo, ante las puertas cerradas de las fábricas; cuando millones de hombres se ven excitados primero a la desesperación, después obligados a la resignación, en fin, a la decadencia completa, ¿quién podrá asombrarse de que aquellos a los que no ha abandonado al instinto de conservación se precipiten en los brazos del extremismo más inconsiderado?" Un hombre así es lógicamente incapaz de meditar con calma las posibilidades del porvenir y del oportunismo de los métodos y doctrinas políticas, sino que se deja arrastrar por las hermosas promesas de los partidos extremistas y se hace partidario de cualquiera que se comprometa a limpiar rápidamente los establos de Augias". No le queda otra esperanza que desatar la catástrofe, con la fe de que saldrá de ella un mundo nuevo. Esta fe es tan inmensa que la joven generación alemana se considera, mesiánicamente, "la generación predestinada esperada en nuestro siglo".

LOS NAZIS CONTRA EL TRATADO

(Comunicado desde Berlín a la United Press, el 28 de Junio).

Aprovechando los nazis que hoy es el décimocuarto aniversario de la firma del Tratado de Versalles, celebraron en esta capital y en otras varias importantes poblaciones de Alemania, grandiosas ceremonias en señal de protesta por "la humillación y vilipendio que el tratado impone al pueblo alemán". Con estos actos públicos, que se vieron enormemente concurridos. Hitler y su partido demostraron ser maestros en el arte de la propaganda.

Dos factores fueron combinados hábilmente, con el fin de demostrar en esta ocasión al pueblo alemán la grandeza del partido nazi: la humillación sufrida en 1919 y el resurgimiento nazi en 1933. Entre los miles de banderas que adornaban los edificios de esta capital, destacábase la cruz swástica en todas partes. Casi todas las banderas aparecían a media asta, y en esta misma posición veíanse por doquiera banderitas imperiales.

En el jardín zoológico se reunió una compacta muchedumbre, que estuvo escuchando innumerables discursos desde el mediodía hasta ya entrada la noche. Un inmenso mar de camisas café cubría totalmente la anchurosa explanada, que estaba rodeada de millares de guardias especiales nazis, a pie, en bicicleta, en automóvil, etc.

La estrategia nazi se reveló en el hecho de que la reunión principal estaba compuesta en casi su totalidad, de civiles incluyendo a la juventud nazi, la pequeña burguesía, las uniones obreras nazificadas etc. Sin embargo, el aspecto en los rostros de estos miles de personas, denotaba bien a las claras la tensión nerviosa que ponía de manifiesto el hecho de que se les había obligado a concurrir.

Una vez que terminaron los discursos, en todos los cuales se habló, naturalmente, de la "infamia de Versalles", comensó el desfile, yendo a la cabeza de la manifestación los "intelectuales", representados por los estudiantes, que, en obediencia a las instrucciones contenidas en hojas que se repartieron en todo Berlín, presentáronse uniformados, llevando capas de terciopelo pantalones blancos, botas altas de charol, espadas, y gorritos circulares. Todos protestaban activamente contra los propósitos "bastardos" del Tratado de Versalles.

Rosenberg, uno de los oradores, dijo que aunque los aliados habían aceptado los catorce puntos del Presidente Wilson, en la conferencia de Versalles fueron pasados por alto, como si no hubieran existido.

EL PUEBLO DE FRANCIA TRABAJA LA TIERRA

POR ESTE MOTIVO NO ES AGRESOR Y DESCONOCE EL IMPERIALISMO

(Por André Cortin, Vice-Presidente de la Sociedad de los Agricultores de Francia).

La agricultura ocupa en la economía nacional francesa un puesto de los más importantes.

Según las más recientes estadísticas, a pesar del atractivo de las ciudades y de la gran industria donde parece el trabajo más remunerador, a pesar del éxodo rural que es su consecuencia, 47% de la población francesa se interesa directamente por el cultivo.

En sí misma, esta cifra no es la exacta representación de la realidad. En los pueblos y las aldeas, cierto número de artesanos, no considerados como labradores, se relacionan sin embargo con la profesión agrícola, de la que viven indirectamente: carroteros, herreros, que han visto su papel tomar una importancia agrícola tanto mayor cuanto más se esparce la utilización de los motores inanimados hasta las menores explotaciones. Puede pues, sin temor de equivocarse, afirmarse que la mitad de la población francesa vive de la agricultura.

Desde el punto de vista del valor de la producción, se llega a las mismas conclusiones.

El trigo da, cada año, una cosecha cuyo valor medio es de 12 a 15.000 millones de francos; la cebada produce 1.500 millones, la avena 6.000 millones.

	Miliones de francos
Cereales en su conjunto.....	25.000
Papas.....	8.000
Raíces para la alimentación del ganado....	6.000
Henos y forrajes.....	20.000
Cultivos industriales.....	2.000
Vinos.....	10.000
Sidra.....	1.000
Cultivo de hortalizas.....	3.000
Productos de la lechería.....	12.000
Carne.....	15.000
Animales de corral.....	10.000
Seda, cera, miel.....	1.000

113.000

O sea un total de 112 a 115 milés de millones de francos de producción agrícola. Claro está que en estas cifras hay algunos dobles empleos. El forraje, por ejemplo, se consume para la producción de la carne y de la leche; pero por otra parte no se cuentan otros productos, como la remolacha azucarera y las plantas industriales, sino por su valor bruto, mientras que sería normal tener en cuenta su valor después de la transformación. Ésta se convierte cada vez más en operación agrícola, ya que se hace cada vez más a menudo por los labradores reunidos en cooperativas, movimiento cuya actividad aumenta cada día.

La mala venta del trigo ha incitado a los labradores a crear molinos, y hasta molinos-panaderías, para vender su trigo, no ya al precio del trigo primera materia, sino al del trigo, materia transformada para el consumo.

Estas cifras, en sí mismas y aisladas, no darían sino una idea incompleta del puesto que ocupa la agricultura en la producción nacional francesa.

No adquieren su importancia real sino mediante la comparación con el valor de los productos industriales.

Las estadísticas estiman la renta global de Francia en 225.000 millones; si la parte de la agricultura es unos 112 a 115.000 millones, su producción excede a la de la industria o por lo menos, se iguala con ella.

Parece que es esta la exacta verdad, pues si, en los 115.000 millones de la agricultura hay dobles empleos, los hay comparables en la industria. Cuando se cuentan 380.000 personas ocupadas por la producción automóvil, se comprenden en este número 250.000 que no se relacionan sino indirectamente con ella, como los mecánicos, unos 30.000 vendedores y 100.000 reparadores. Entre estos últimos sobre todo, gran número de ellos podrían relacionarse con la agricultura, pues si componen los automóviles, también arreglan tractores semi-agrícolas y máquinas puramente agrícolas: segadoras, guadañadoras, etc.

Es pues Francia un país donde la agricultura ocupa, desde el punto de vista financiero, un puesto tan importante, por lo menos, como el de la industria.

En el terreno social desempeña un papel más preponderante quizás, tanto por el número de las explotaciones, fincas o haciendas, entre las cuales se reparte el suelo, como por la ponderación que semejante extensión de la propiedad y de la explotación introduce en las relaciones sociales y aún internacionales. En la antigüedad, los pueblos pastores no fueron nunca pueblos agresores: el labrador moderno, que vive en su mayor parte de su tierra y para ella, no ambiciona un imperialismo en el que nada podría ganar.

Es Francia, un país esencialmente de pequeñas fincas y de pequeñas explotaciones. Es el país donde con más justicia puede decirse que pertenece la tierra a quien la cultiva.

Las estadísticas, en cifras absolutas, de las que no se puede uno fiar completamente, dan sin embargo órdenes de magnitud exactos. Ahora bien, indican que las fincas de 1 a 10 hectáreas representan próximamente el 16 p. 100 del número total de éstas, mientras que se extienden por el 28 p. 100 de la superficie de las tierras cultivables. Las de 10 a 40 hectáreas representan 20 p. 100 del número total y cubren el 34 p. 100 de aquella extensión.

Por último, las superficies a 40 hectáreas no representan sino 4% del número total y se extienden sobre 30% de la superficie total.

Impóngese aquí una observación, y es que el valor de esta última cifra, que puede parecer elevada, es en realidad demasiado fuerte. El señor Víctor Boret, antiguo ministro de la agricultura, ha hecho observar que las fincas de 40 hectáreas y más, comprenden 30% de tierras de mala calidad o absolutamente incultivables. Si se saca este 30% de la extensión total perteneciente a dichas fincas de más de 40 hectáreas, se ve que en

realidad no se extienden estas en más del 18 al 20% de la extensión utilizable.

Hay que observar además que ciertas regiones de gran explotación, dan a primera vista la impresión de tierras de grandes fincas a pesar de que éstas son sin embargo pequeñas o medianas. El dueño o el arrendatario de una finca de extensión mediana, para repartir sobre un número mayor de hectáreas los gastos de vigilancia y de dirección, alquila varias fincas pequeñas vecinas y reúne así entre sus manos una finca grande compuesta de varias fincas medianas o pequeñas. En las comarcas de cultivo intensivo: remolacha, trigo, no son estos casos excepcionales y caracterizan bien la situación agrícola de Francia. El arrendatario es en este caso un gran terrateniente, más bien que el dueño del suelo. Es el animador de la tierra, aunque sigue ésta dividida entre manos numerosas.

Esta situación, que mantiene, a pesar de la concentración del cultivo, el carácter distintivo de la agricultura francesa, que es la gran división de tierras, presenta una ventaja económica preciosa. No necesita la reunión en las mismas manos de la propiedad del suelo y del capital de explotación: el valor cada vez mayor de este último volvería casi imposible dicha concentración y la separación entre manos diferentes facilita la tesorería del explotador. Pero este cultivo de fincas pequeñas reunidas en una sola mano no suelen hallarse sino en tierras que no permiten a la familia campesina vivir todo el año de su trabajo sobre las mismas. En otras partes, el arrendatario o propietario vive en su terruño, del que saca productos de valor superior al del trigo, pero que exigen una mano de obra más seguida, que se consigue con el trabajo familiar, y esta situación permite comprender como el rendimiento en trigo en Francia parece inferior al de los países extranjeros a pesar de la calidad de los trabajadores y de los perfeccionamientos de los procedimientos de cultivo.

El trigo, en efecto no se cultiva con el mismo objeto en las grandes fincas y en las pequeñas. El labrador que dirige una finca importante produce trigo para la venta; le aplica todos los cuidados y perfeccionamientos y obtiene un rendimiento muy superior al promedio y comparable con los mejores rendimientos obtenidos en el extranjero.

NOTICIAS INTERNACIONALES

EL DESAUME Y LA ECONOMIA INTERNACIONAL

Después del golpe mortal que de un modo imprevisto asestó el presidente de Norteamérica a la Conferencia Económica Internacional, es difícil concebir que las naciones participantes en este Congreso vuelvan a pensar seriamente acerca de la eficacia de reuniones de tal género. Y esto, no porque sea el primer fracaso que los países reciben, sino precisamente por todo lo contrario. Se han acostumbrado a celebrar, anual o semestralmente, una farsa interestatal. Sobre esta previsión, les sobra tiempo para componer el gesto, arreglar el ademán, preparar la frase protocolaria y las palabras que más cálidamente expresen la fraternidad universal.

Sin embargo, la mayor parte de las delegaciones que a estas asambleas envían las potencias, llegan a los Congresos con una intención más

sería: la probabilidad de sorprender a los demás representantes, obteniendo una suma considerable de ventajas para la nación a que pertenece, mediante otra suma no menos elevada de perjuicios para los países que se dejan sorprender.

Una y otra actitudes tienen, pues, una bien definida función. La primera se usa cuando se puede, y la segunda cuando no se puede. La manera ventajosa de tratar cuestiones en las que se persigue un beneficio internacional, en casi todos los casos fracasa. Pues para que no fracase, se preparan los gestos de altruismo, y para cuando fracasa, también. Así, la insinceridad se convierte en el material donde se tallan todas las armas. La desconfianza, a su vez, constituye el estado de ánimo permanente. Y sobre fundamentos tan esencialmente depresivos, como la extrema suspicacia y la mentira, ningún bienestar común pueden fincar los Estados.

A continuación describiremos brevemente los acontecimientos que se han producido desde que el inminente fracaso de la Conferencia se hizo tangible y claro para todas las delegaciones.

Los miembros de la representación norteamericana han desplegado una gran actividad, planeando un proyecto tendiente a obligar a los países que han conservado sus sistemas monetarios a base de oro, a expresar sus verdaderas intenciones. Tales medidas se adoptaron en vista de que Estados Unidos sospechaba la existencia de un complot formado por los Estados que no abandonarían el metal amarillo, complot cuya natural tendencia era hacer fracasar los esfuerzos que se han estado haciendo para lograr un convenio internacional que resuelva los más urgentes problemas relacionados con la plata.

El senador Pittman ha reformado en algunas de sus partes el proyecto de patio que anteriormente a los ocho países que propugnan por la adopción del talón plata. Dichas modificaciones a los cuatro puntos del mencionado plan, las efectuó la delegación americana, para satisfacer las exigencias de Holanda. El nuevo proyecto no fija la proporción de plata que puede ser utilizada como garantía monetaria por los bancos centrales, en lo que difiere del plan anterior, que pedía el uso de una quinta parte de plata en las reservas.

Los detalles más importantes del nuevo proyecto, tienen por objeto evitar la acumulación de plata en los mercados internacionales y la rebaja de ley de la moneda blanca. Otra cláusula importante recomienda que los bancos centrales consulten entre sí todas las medidas económicas monetarias.

A continuación transcribimos el texto del nuevo plan de la delegación norteamericana.

"Primero.—Que todos los gobiernos que forman parte de este Congreso, evitarán la nueva rebaja de ley de su moneda de plata y la fundición de la misma, a no ser para una nueva acuñación.

"Segunda.—Que todos los gobiernos que forman parte de este Congreso, remonetizarán su dinero hasta una ley no menos de ochocientos milésimos, cuando ello sea compatible con sus respectivos problemas de presupuestos.

"Tercera.—Que todos los gobiernos que forman parte de este Congreso, substituyan el papel moneda de escaso valor por piezas de plata, con la prontitud que permitan las condiciones del presupuesto de cada país.

"Cuarto.—Que, en consecuencia, con la mira declarada del Congreso, de eliminar o reducir las barreras de tarifas, los gobiernos que forman parte de esta Asamblea y que ahora tienen derecho de importación sobre la plata, consideren en qué forma podría reducirse o suprimirse este obstácu-

lo a la libre importación de metal blanco, y que los gobiernos que forman parte de este Congreso y que no tienen derecho sobre la importación de plata, prolonguen hasta donde sea posible esta ausencia de derechos y que en ningún caso los impongan más allá del grado y límite sostenidos por cualquiera de las grandes naciones productoras o consumidoras de plata, a saber: México, Bolivia, Canadá, China, Estados Unidos, India, Perú y España.

"Quinto.—Que los gobiernos respectivos que forman parte de este Congreso, recomienden a sus bancos centrales que consulten con otros bancos centrales y consideren la conveniencia de tener en plata una porción de sus reservas legales como garantía monetaria o para uso en las liquidaciones internacionales.

El punto sexto dicta normas que previenen la conducta de cada uno de los países citados y, especialmente, con respecto a España y a la India.

Del proyecto que hemos transcrito, se pueden desprender diversas conclusiones importantes. Por ejemplo: que en tanto los países que sostienen el talón oro aumentan las tarifas, las naciones productoras y consumidoras de plata proclaman el derecho a la libre importación de este metal. Por lo demás, el plan que estamos tratando es lo suficientemente flexible para dejar en amplia libertad a los países pactantes de adaptar los puntos convenidos a las necesidades interiores de las naciones que representan. Esta condición es, sin duda, la que más ha favorecido la general y entusiasta aceptación en general, del proyecto del senador Pittman, lo que contrasta con la situación de los países que sostienen el talón oro, y que, empeñados en conseguir ventajas puramente nacionales, no se han podido poner de acuerdo entre sí, con miras hacia un plan constructivo, sino que sus reuniones se orientan siempre, de un modo secreto, a hacer fracasar la política de los países con moneda blanca.

LA SEGURIDAD DE FRANCIA

Según el senador galo, Joseph Caillaux, uno de los más eminentes economistas europeos, lo primero que debe hacer Francia, es poner su propia casa en orden, si quiere colaborar a la resolución efectiva de la crisis económica que afecta no sólo a Francia, sino al mundo entero. El gobierno francés—declaró—, tiene como objetivo primordial a este respecto, enderezar sus finanzas, reduciendo sus erogaciones, esos enormes gastos del-erario, que han llegado a convertirse en una carga insostenible.

Esta opinión es sumamente importante, porque, a juicio de los economistas, la depresión económica de cada uno de los países, sólo puede explicarse mediante causas no nacionales, sino internacionales. "El estado actual de cosas se debe a la orgía del proteccionismo, y a la manipulación de las divisas monetarias, en la que el mundo se ha engolfado, empeorado la situación en vez de mejorarla. Francia no debe buscar el camino más corto, sino el más seguro, nivelando sus presupuestos, y una vez logrado ésto, primero con sus posiciones coloniales y después con el resto de Europa, deberá constituir un grupo regional económico que pueda vivir dentro de sí mismo, por medio del desarrollo normal de la producción y del consumo".

Si el criterio de este líder político fuera elegido para normar la conducta de todas las naciones, sobre todo cuando acuerdan reunirse, las conferencias económicas internacionales tendrían un menos pésimo destino.

VIGENCIA DE LA TREGUA ARANCELARIA

Se tienen noticias de que Inglaterra, Norteamérica y otras naciones han convenido en que la tregua de tarifas continúe en vigor hasta que el Congreso Mundial de Economía no clausure definitivamente sus labores. Se acordó, además, que la nación que no quisiera participar de este pacto queda en amplia libertad para retirarse.

CODIGO INDUSTRIAL NORTEAMERICANO

El Presidente Roosevelt, después de aprobar el Código Temporal Industrial, ha pedido a todos los Industriales de los Estados Unidos que adapten la organización de sus fábricas a la nueva ley, desarrollando un plan que eleve los salarios y disminuya las horas de trabajo. Dicho plan estipula que los trabajadores agrícolas deben percibir treinta centavos de dólar por hora de trabajo y cuarenta los empleados de oficina y similares, estableciendo una semana máxima de treinta y cinco horas para los primeros y cuarenta para los últimos.

LA BOLSA DE VALORES DE NUEVA YORK

Una extraordinaria baja de valores en la Bolsa de Valores de Nueva York ha hecho pensar en la necesidad de claurar este centro financiero, para conseguir poner a salvo el metal amarillo. Desde octubre de 1929, fecha en la que se produjo el célebre "Crack" o descenso de las cotizaciones hasta una cifra muy inferior, acontecimiento con el que se anunció la actual crisis económica, no se había observado un fenómeno igual. El mercado de valores se cerró con fuertes pérdidas para la mayor parte de las acciones en lista, variable entre cuatro y trece puntos. A esto hay que agregar que el pánico sufrido por las pérdidas hizo que los poseedores de acciones en baja se apresuraran a liquidarlas, hecho que aumentó la debilidad de los mencionados valores.

Las pérdidas, en conjunto, se calculan en tres mil millones de dólares.

CHINA Y JAPON. LA VERDAD

En el presente, el Japón ya ha consolidado sus esfuerzos invasores en en la República China. Manchukuo representa teatralmente esta consolidación. Es todo un Estado, apto para figurar en el conglomerado de las naciones. Esta es, naturalmente, la opinión oficial del gobierno japonés, con respecto a la situación que prevalece actualmente en Manchuria.

La verdad es otra. El Manchukuo no es ningún país soberano e independiente, ni siquiera autónomo. No tiene ni economía ni gobierno político propio. No es, en suma, sino el fantasma del Japón, en el inmenso territorio Chino. Sus funcionarios, sus instituciones, sus jefes y los mismos gobernados, no son—en opinión de China—, sino figuras decorativas que mueve como lo viene en gana el ejército nipón. ¿Cuál de estos dos juicios es el más digno de crédito? Seguramente que la razón no debe estar de parte del país invasor.

EL AMANECER DE LA TRANSFORMACION FERROVIARIA

TRENES RAPIDOS DE
UN NUEVO TIPO COMO
CONTESTACION AL
DESAFIO DE UNA
EDAD MAS VELOZ

Por Waldemar KAEMPFERT

(Traducido del "NEW YORK TIMES MAGAZINE",
por G. O. BAHAMONDE)

En 1901 habían solamente 15.000 automóviles en Estados Unidos, y hacia 1908, el décuplo, y cada siete años, desde 1901, se han decuplicado. Hoy en día están matriculados más de 25.000.000,—uno por cada cinco personas,—prácticamente, uno por cada familia. Tenemos al presente más automóviles que cuartos de baño y los usamos con más frecuencia que los cepillos de dientes. Cubren el 90% del millaje de los pasajeros del país y corren sobre una red de carreteras doce veces más extensa que las vías férreas y van cuando y a donde place a sus propietarios.

Esto significa no solamente que han desaparecido por completo los caballos de las calles y caminos, sino también que se han transformado los hábitos sociales de 120.000.000 de personas. Los negocios se llevan a efecto en formas que ni siquiera se soñaron en 1900. Los granjeros recorren veinte millas hasta la próxima ciudad con el solo objeto de comprar provisiones para su hogar o de pasar una o dos horas en el teatro de cine, para ver y oír las cintas que atraen a millones de personas en las ciudades esparcidas desde Boston hasta Seattle.

El aislamiento se puede decir que terminó para siempre, aunque la próxima habitación humana se halle a tres millas de distancia. La pequeña y roja escuela del pueblo ha cedido su lugar a una imponente escuela seccional, porque los autobuses han hecho posible el recoger a los niños y depositarlos en el umbral mismo de la clase. Los suburbios son partes casi integrantes de las ciudades. Hay 270.000 campamentos turísticos para automóviles familiares, algunos de ellos provistos de baños y restaurantes tan pretenciosos como los de los hoteles urbanos. Hasta los vagabundos y gitanos usan hoy la gasolina y las llantas neumáticas.

* * *

Todo el mundo sabe que los ferrocarriles han sufrido a consecuencia de estos cambios económicos y sociales. Nos debatimos en una depresión económica que comenzó en el otoño de 1929; pero la depresión ferroviaria comenzó en 1920. Participa tan poco de los caracteres de una crisis pasajera que los Bancos, Compañías de Seguros y otros tenedores de valores ferroviarios se han unido en un esfuerzo de conjunto para salvar sus inversiones. Desde 1920, los ferrocarriles han perdido el 70% de sus entradas por pasajes y se hace difícil establecer la merma que ha sufrido la transportación de carga, aunque existen razones que hacen creer que, del 10 al 15% de los artículos y productos conducidos por nuestras agencias de transportes, ruedan sobre las vías abiertas.

Y para colmo de males, he ahí el aeroplano. Desde 1929 hasta 1933, perdió sólo en el cual los ferrocarriles han perdido el 46% de sus entradas por pasajes, el tránsito aéreo se ha incrementado en un 300%. Y ahora las compañías aéreas están en el empeño de sustituir lo que llaman máquinas



FIGURAS

PARLAMENTARIAS

SENSIBILIDAD POLITICA

"lentas", (110 millas por hora), por aeroplanos trimotores, que vuelan con la seguridad de las aves, de 150 a 180 millas por hora. Una persona que tenga prisa puede precipitarse por el aire de Nueva York a Chicago en cosa de seis horas y atravesar el continente del alba al crepúsculo vespertino.

Frente a estos cambios, ¿qué es lo que va a suceder con un sistema de transportes que representa una inversión de 26.051'000.0023 de dólares en vías y material rodante? ¿Cómo puede adaptarse a los caprichos de una edad que requiere más velocidad cada día? Se trata de un transportador macizo, de un mecanismo construido para el arrastre de centenares de pasajeros y millares de toneladas de carga, que trata de competir con un enjambre de zumbadores vehículos de gasolina. Nunca se ha presenciado un espectáculo técnico como este: por un lado, sobre los acerados y brillantes rieles, 55.000 locomotoras, confinadas en cerca de 260.000 millas de vía (incluyendo Alaska) arrastran 51.750 coches de pasajeros, en busca de utilidades; y por otro, sobre los caminos de cemento, 25'000.000 de automóviles y camiones, que no tienen restricciones de itinerario alguno, se mueven en forma tan individual como otras tantas abejas. Es la victoria de David sobre Goliath, de máquinas de 90 a 150 caballos de fuerza, movidas por gasolina, que dejan atrás a gigantescas locomotoras de 2.000 a 4.000 caballos de vapor.

Sin embargo, este Goliath no está destrozado aún y no debe ser destrozado, pues que hay labores que pueden desarrollar y que están muy lejos de las capacidades de los automóviles privados, de los autobuses y de los camiones. ¿Cuáles son éstas? El sabe muy bien que puede acarrear tierras minerales, carbón, vigas de acero, trigo y artículos de gran bulto, a largas distancias, a un precio y a una velocidad a los que no pueden ni aproximarse otros transportadores.

Pero, ¿y la pérdida de esos millones de pasajeros? Un automóvil privado los lleva sobre las vías de cemento a un costo de más o menos un centavo por milla y por cada cuatro de ellos, lo que resulta casi imposible verificarlo sobre los rieles. Son los pasajeros los que principalmente nos interesan son ellos los que representan el problema más difícil de resolver. En cuanto a la carga se cuida por sí misma con sólo algunas modificaciones en la forma de entregarla, como lo están haciendo los ferrocarriles que usan sus propios caminos para conducirla hasta la puerta de sus almacenes, adoptando vagones para lotes menores de un carro, y aun transportando camiones, cargados o vacíos, de compañías industriales, sobre plataformas, para luego enviarlos a su destino último por las carreteras.

Echemos una mirada a lo que está ocurriendo. Trenes articulados de tres carros y de finos perfiles tienen que correr sobre las vías de la "Unión Pacific", "Burlington" y otras más, a una velocidad máxima de 110 millas por hora. En Alemania, —pues Europa atraviesa la misma crisis,— el bien perfilado "Flying Hamburger" mantiene una velocidad de unas 90 millas; el Dr. Krückenberg ha hecho experimentos con un carro Zeppelin perfilado, que ha alcanzado 143 millas. En los ramales y en las líneas principales de servicio local de Francia, Alemania y los Estados Unidos, autocarriles parcialmente perfilados vuelan sobre llantas neumáticas a velocidades hasta ahora conocidas solamente en los expresos de lujo. Y todos estos experimentos se hacen, no con las resopladoras, silbantes y pesadas locomotoras de vapor, sino con máquinas Diesel, o con máquinas muy semejantes a las de nuestros automóviles, muy diferentes de las tradicionales locomotoras de vapor.

Por ello tenemos la evidencia de que el ferrocarril, que se ha convertido en un intrincado medio de transporte con el paso de los años, está comenzando a transformarse. Durante cincuenta años ha permanecido sin cambios esenciales; se ha ocupado en la construcción del país y tenía poco tiempo y poca necesidad de cambios básicos. Si las locomotoras y el mate-



FIGURAS
PARLAMENTARIAS

LA BATUTA LEGISLATIVA

rial rodante se hicieron más pesados, fue para atender a la pública demanda por mayores facilidades de transporte y una mayor seguridad.

Las Compañías ferrocarrileras se preguntan ahora qué va a ser del vapor. Cuán diferentes los trenes cortos, serpentinos, de frentes redondeados y colas afiladas, con ventanas y persianas de ventilación cuidadosamente recogidas, de suerte que nada choque al ojo que se desliza sobre un contorno delineado para dividir el aire con el menor esfuerzo posible, de las clásicas locomotoras que arrastran diez o doce carros, que traicionan aún su descendencia de los viejos coches de la farándula.

* * *

Para comprender lo que está ocurriendo, debemos remontarnos a hace más de un siglo y examinar lo que hicieron del ferrocarril, Roberto Stephenson en Inglaterra, Jervis y Allen en América. El primer descubrimiento que hacemos remarcado siempre en las historias del transporte, es éste: en Inglaterra, el país desarrolló los ferrocarriles; en Estados Unidos, los ferrocarriles desarrollaron el país. Desde un principio, Inglaterra construyó con solidez, y de ahí que siempre veamos en aquella nación, caminos muy bien lastrados masonería fuerte o puentes de hierro y estaciones adecuadas al tiempo en que fueron construidas.

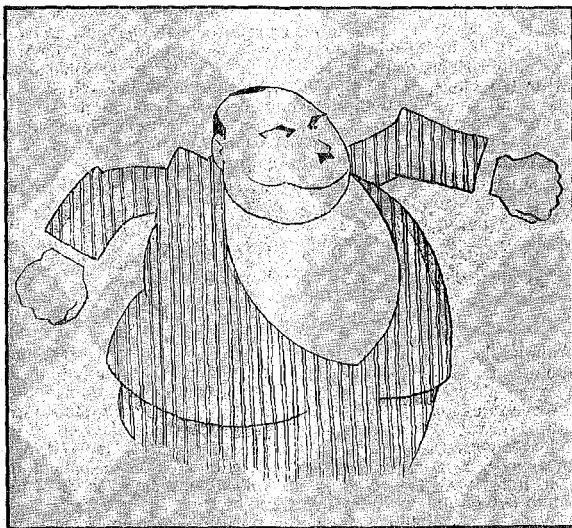
Pero, ¿en América? No tenían justificación las fuertes inversiones en el presente y el futuro era incierto, de modo que, en su origen, todo revistió caracteres de torpeza. Las vías eran tortuosas, porque era más expeditivo bordear una montaña que perforarla, y tenían tal falta de solidez que apenas si resistían locomotoras no mucho más grandes ni más pesadas que las modernas bombas contra incendios. Y, además, las primitivas locomotoras americanas quemaban leña, el combustible aprovechable más barato.

Desde sus comienzos, el ferrocarril americano tuvo que desarrollar sus propios principios de ingeniería. La locomotora tenía que ser flexible para que pudiera doblegarse en las curvas, con cuyo motivo se le dotó de su característico juego de ruedas giratorio. Tenía que ser poderosa para que alcanzara a subir fuertes gradientes y pudiera llevarse consigo la cosecha entera de todo un distrito, con el resultado de que tuvo que asumir proporciones y peso gigantescos, con muchas ruedas dirigentes para la distribución de la carga, según los principios del patín o del ski. La irregularidad de la línea, hizo necesaria la palanca de igualación, una fuerte barra plana pivotada en el centro del marco y cuyas extremidades descansaban en las cajas de aceite, de suerte que aparecen los golpes de martillo provenientes de la desigualdad de la vía. Para valencar las fuerzas dispares producidas por el pistón y los brazos de conexión se dotó a las ruedas directrices de contrapesos en formas de bloques de acero atadas a la parte interior de la ceja.

* * *

Hacia 1845, solamente quince años después de que había corrido el primer tren en América, las locomotoras de ocho ruedas para trenes de pasajeros se habían desarrollado tanto, que han servido en forma muy adecuada durante sesenta años. Los grandes adelantos se han llevado a efecto desde 1905: desde entonces se introdujeron sistemas de sobre-calentamiento, palas y provisionadores mecánicos y máquinas auxiliares en las ruedas de arrastre para ayudar el arranque de los trenes pesados. Es posible que la locomotora de pasajeros haya alcanzado su mayor desarrollo en las presentes condiciones, en el tipo "Hudson", que lleva trenes que corren durante dieciocho horas entre Nueva York y Chicago, máquina enorme de 4.075 caballos de fuerza, capaz de una velocidad de noventa millas por hora,

FIGURAS PARLAMENTARIAS



ÑEQUE Y REMEZON

que pesa 313 toneladas, con un t nder de doce ruedas, que mide noventa y seis pies de largo y que cuesta unos 125.000 dólares.

Al igual que las locomotoras, los carros de pasajeros se han hecho más pesados y más largos. La madera, por su inseguridad, ha cedido su sitio al acero, con el resultado de que un carro modelo, de acero, para pasajeros pesa cosa de un 30% más que su predecesor de madera, de hace veinte años. Un tren de pasajeros de gran velocidad puede ahora comprender de diez a veinte coches, con un peso total de 1.000 a 2.000 toneladas y una longitud de 1.700 pies. Pero, un coloso de esta naturaleza requiere una vía adecuada; de ahí que el riel de hierro de los primeros tiempos que pesaba unas treinta y seis libras por yarda, se ha convertido en una barra de acero en forma de una T, que pesa tanto como 152 libras por yarda, con el carril enterrado en un lecho profundo de piedra quebrada.

Estos medios extraordinarios de transportar gente que llamamos ferrocarril, fue desde el principio un transportador macizo; significa, con respecto a la transportación, lo que una planta Ford a la producción automovilística; y ahora se encuentra con la competencia del automóvil privado, el autobús y el carro-motor, vehículos flexibles en alto grado y que, de ningún modo, se pueden considerar como transportadores macizos.

*
*
*

Aunque las costumbres sociales y las necesidades económicas han cambiado de modo asombroso en veinte años con el advenimiento de los vehículos de gasolina y las carreteras, el ferrocarril no ha cambiado. En su forma presente, es un anacronismo, un invento pesado, voluminoso que pertenece a una era en que fue preciso desalojar al caballo, al porcoso lanch n de los canales y a los vapores fluviales de ruedas, demasiado lentos. Pero, ahora es el ferrocarril el que es demasiado lento,—demasiado lento y demasiado inflexible.  Velocidad, más velocidad, más velocidad aún! es el grito que se oye en todas partes.

Velocidad y flexibilidad,  c mo pueden obtenerse con una maquinaria enorme, construida con el objeto de arrastrar grandes y pesadas mazas? Nunca tuvo la ingeniería que confrontar un problema de más desconcertante complejidad. Hay que transformar un sistema de transportación fuera de moda; el proceso debe ser de evolución y no de revolución; y así el ferrocarril entra en una nueva fase de su carrera.

Los ingenieros saben muy bien por dónde deben comenzar; las locomotoras y el material rodante de los trenes de pasajeros son demasiado pesados para la nueva edad. Debe reducirse su peso, sustituyendo el ponderoso acero por aleaciones de aluminio u otros metales livianos. Los trenes son también tan cuadrados y enhiestos como los lanchones,—tan enhiestos que ofrecen mucha resistencia al aire.—Se puede hacerlos más livianos y perfilados, de suerte que su velocidad se aproxime a la de los aeroplanos más lentos. Y en esta forma se hace posible una velocidad que el ferrocarril puede soportar por su costo y que es mucho mayor que la que puede alcanzar un autobús inter-urbano o un automóvil privado.

Locomotoras, carros, sistema de señales, frenos, etc., son todos partes de un sistema de transportación muy complicado; nada hay en la ingeniería que se le parezca. Un ferrocarril debe ser considerado como una basta máquina que se arrastra sobre un continente, un sistema ideado más bien para una conducción en grande escala que para lo que ahora se entiende por gran velocidad, en lo que se refiere al tránsito de pasajeros. Además, es un sistema estandarizado en tan alto grado que no se le puede modificar con facilidad.

Aum ntese la velocidad y las fuerzas que baten los carriles y tienden a arrancarlos, separándolos se multiplican, de suerte que los rieles

tienen que ser cada vez más pesados y hay que encontrar los mejores medios de retenerlos en su sitio. Comodidades tales como aereadores convenientes, instalaciones de tuberías, aparatos para alumbrado eléctrico, utensillos de cocina, etc., significan coches más pesados y mayor peso sobre ellos. Un tráfico más denso a gran velocidad, significa, asimismo, un sistema más complicado de señales y mejores frenos. Es solamente venciendo las mayores dificultades de ingeniería y a un costo enorme que los ferrocarriles han incrementado poco a poco su velocidad y son muy pocos los que corren a sesenta millas por hora.

Las carreras sin parada, más rápidas no se hacen hoy por los trenes americanos, sino por los extranjeros. Inglaterra mantiene el record con un



El Ferrocarril del Porvenir—Modelo de tren tipo liviano y perfilado, pedido por el Ferrocarril "Unión Pacific"

recorrido de 77,3 millas que se hace en 65 minutos, a una velocidad media de 71,3 millas por hora por el "Cheltenham Pier" del "Great Western"; luego viene el "Royal York" del "Canadian Pacific" que cubre la distancia entre Smith Falls y Montreal-West (124 millas) a una velocidad media de 68,8 millas por hora. El "Nord Express" marcha con un término medio de 66,1 millas por hora en un recorrido de 147,7 millas entre París y Jeumont.

El record americano es el del ferrocarril "Pennsylvania"; sus trenes "Liberty Limited" y "Golden Arrow" cubren las 255 millas entre Gary y Crestline a una velocidad media de 59,9 millas por hora con dos paradas de reglamento y una de bandera; viene luego el "Canadian National" con su "Inter-City Limited" que recorre la distancia entre Toronto y Montreal (334 millas) a una velocidad media de 55,6 millas con cinco paradas de reglamento. Aunque el tren de dieciocho horas que corre entre Nueva York y Chicago es quizás el más famoso de este país, su velocidad media para la distancia de 961 millas, es apenas superior a 53 millas por hora.

De estos hechos resulta evidente que Europa lleva a efecto mejores recorridos cortos, sin paradas, que los nuestros. Nuestros records mundiales son para distancias que exceden de 200 millas; el mayor recorrido de todos es el del "North Coast Limited", del "Northern Pacific", que cubre una distancia de 2.316 millas entre Chicago y Portland a un término medio de 40,3 millas por hora. Si Europa nos gana en carreras sin parada de menos de 200 millas, obedece en parte a que las locomotoras y los coches son más pequeños y livianos que los nuestros.

Consideremos en primer término los pesos y veámos lo que puede hacerse. Un coche de pasajeros moderno, con capacidad para ochenta y ocho personas pesa 150.000 libras; júntense tres de estos coches con una capacidad combinada para 264 pasajeros, arrástreselos por una locomotora que, con su tender pesa 480.000 y se obtiene un tren local, algo que puede competir con un autobús para 29 pasajeros, lujosamente tapizado y con magníficas cortinas, que pesa 14.950 libras. Resalta que cada coche de ferrocarril diurno puede llevar el contenido de tres autobuses; pero, la cuestión es ésta: el ferrocarril gasta un equipo de 10.500 libras por cada pasajero, mientras el autobús sólo gasta 500.

*
*
*

Y veamos ahora lo que se relaciona con la resistencia del aire, que ha hecho siempre la velocidad costosa, sea que el medio de transporte fuera aéreo, acuático o terrestre. Como aumenta en proporción al cuadrado de la velocidad, impone un fuerte gravamen: dóblece la velocidad y teóricamente la resistencia del aire se cuadruplica. En la práctica actual, la resistencia del aire para una locomotora de vapor y veinte carros, es de 5.540 libras por pie cuadrado, a sesenta millas por hora; de 9.845 libras, a ochenta millas; y de 15.380 libras, a 100 millas. Se necesitan 885 caballos de fuerza para vencer la resistencia del aire por un tren de esta naturaleza a sesenta millas por hora; 2.100 caballos, a ochenta millas, y 4.100 a 100 millas por hora; sólo el costo del combustible asusta, y es con estos conocimientos que principiamos a comprender por qué sólo unos pocos ferrocariles que recorren largas distancias en este país, lo hacen a un término medio de poco más de cincuenta millas por hora, y por qué las compañías ferroviarias es sólo muy recientemente que se han interesado por lo que atañe a la velocidad.

Antes de la guerra, los ingenieros de la aeronáutica habían resuelto el problema de la velocidad y la energía; experimentos llevados a efecto con corrientes de aire que atravesaban un túnel habían demostrado que es más fácil partir el aire con un bulto correctamente diseñado que romperlo con una muesca que contuviera alambres y otras proyecciones. La naturaleza había hecho ya este descubrimiento hace millones de años, pero el hombre anduvo tarde en comprobar que las proas acuchilladas no tienen tanta eficacia para dividir el agua o el aire como los hocicos redondeados de los peces veloces y los pechos también redondeados de los ánades de rápido vuelo. Mientras más experimentos hacían los ingenieros con vientos entunelados los aeroplanos tomaban más y más la forma de los pájaros. Perfilación es el nombre que se ha dado al proceso de pulimentación del contorno de los vehículos rápidos.

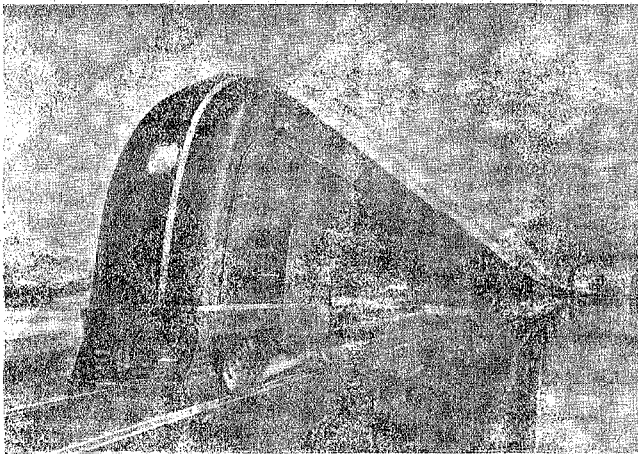
La perfilación completa en un ferrocarril, es imposible. La medida tradicional de 4 pies, 8 y medio pulgadas para el ancho de la vía, se opone a ello; pues, la perfilación adecuada de un tren de pasajeros de 1.700 pies de longitud, necesitaría quizás una anchura máxima de 200 pies si se quisiera darle la forma perfecta de un zeppelin. De ahí la necesidad de que el ingeniero delineador considere a su tren como a un gusano articulado de gran velocidad; lo más que puede hacer es redondear su frente, aguzar la cola y eliminar todas las proyecciones. Mas, aunque no puede dar a su tren la forma ideal, sí puede avanzar mucho en levantar la velocidad del máximo de ochenta millas por hora, para lo cual se han delineado locomotoras que pueden llegar a las 110 millas anunciadas por la "Unión Pacífico" y la "Burlington" cuando tengan a su frente una extensión de vía recta y a nivel.

*
*
*

Veamos ahora cómo se han duplicado estos principios de reducción del peso y de perfilamiento. Los primitivos experimentos (por primitivos entendemos los de hace cinco o seis años) se hicieron con los que todavía se llaman autocarriles, coches toscos de pasajeros, sin locomotora alguna, sino con máquinas de gasolina como las de los automóviles. Fue un principio de la lenta adaptación de los ferrocarriles, un esfuerzo más o menos desesperado para retener lo que restaba del tráfico de pasajeros en las líneas locales y en los ramales. Luego se montaron estos autocarriles en llantas neumáticas, para disminuir la vibración y hacer posibles mayores velocidades. El coche tradicional se convirtió, más que nunca en un automóvil sobre rieles y se le añadió un vagón cuando las necesidades del tráfi-

co lo justificaron. Pero, quedó aún la tarea de obtener setenta y aun ochenta millas por hora como máximo, con un término medio de cincuenta, algo imposible para el autobús. El último esfuerzo lo representa el perfilamiento.

Estos autocarriles perfilados no se han introducido en el uso general aún; pero, han abierto los ojos de los ingenieros ferroviarios, y se apunta ya en ellos la idea de que el autocarril representa la salvación del tráfico local y el de los ramales rápidos. El costo de operación se reduce del 50 al 70 por ciento comparado con el de los trenes de vapor; no tienen restricciones legales de la velocidad; el autocarril puede exceder en diez o quince millas por hora la velocidad máxima sin riesgo de un tren local de vapor. Y no hay para ellos el policía motociclista, ni limitaciones en la capacidad de



Otra posibilidad.—Un tren del mismo tipo perfilado pero con impulsión a vapor

transporte, ni tráfico denso que lo detenga en el camino. Huce pocos días solamente, se ha probado un autocarril austriaco en Long Island; salió a setenta millas por hora, pero estaba construido para una velocidad límite de noventa millas. El coche motor de carretera no puede ofrecer estas ventajas. Puede ser que el autocarril de mañana sea muy diferente del prototipo de hoy, pero es ya evidente que puede recapturar algo, a lo menos, del tráfico perdido en las carreteras.

Cuando consideramos el tráfico de larga distancia, el cuadro cambia; en él nos salta al frente, más que nunca, la velocidad, pues tenemos la competencia, no sólo el autobús de carretera, sino también del aeroplano, viajar sobre rieles con la velocidad de un "Hawks" es imposible; pero el ingeniero ferroviario no se ata las manos. Un individuo que esta de prisa toma un aeroplano más bien porque el tiempo es esencial a sus propósitos que porque tenga agrado en hacerlo; la falta de comodidad, el rugido de las máquinas, deben ser aceptados como parte del precio de la velocidad. Además, surge el problema de viajar por calles atestadas desde y hasta el aeropuerto que, por lo general, se halla a una hora de distancia. Hay todavía un gran número de personas contentas de viajar mil o más millas sobre rieles

si se puede hacerlo con una velocidad límite de cien millas y un término medio de sesenta o setenta.

*
*
*

Podemos ahora examinar el tren "Union Pacific", que va a correr entre Chicago y Los Angeles, a una velocidad media de setenta millas por hora, haciendo largas extensiones a ciento diez. Imaginémoslo como un enorme gusano con una proa, si puede llamarse tal, tan pulida y redonda como un huevo, y una cola que se afila en algo que semeja una aleta redondeada. Parece un solo carro; pero, en realidad son tres enganchados juntos en la misma forma que los subterráneos del Brooklyn-Manhattan Transit en Nueva York. No hay un solo saliente en todo el contorno, de proa a popa: luces delanteras, luces posteriores, pitos, campanas, todo está rigurosamente oculto, y se entra a ellos por escaleras plegables que suben y bajan mecánicamente al abrir y cerrar las puertas.

Echemos una mirada a lo que contiene el primer carro. Lo primero que vemos es una máquina grande, de doce cilindros, de automóvil, que consume un combustible no explosivo y que desarrolla una potencia de 600 caballos, casi increíble si se tiene presente que los trenes rápidos de vapor son arrastrados por locomotoras que desarrollan de 2.000 a 4.000 caballos de fuerza. Esta máquina no arrastra directamente al tren, sino que hace girar a un regenerador eléctrico que envía su corriente a motores colocados en los ejes; de donde resulta un verdadero tren eléctrico que lleva dentro de sí su propia planta. ¿Por qué se lo ha hecho eléctrico? Porque resulta muy difícil contrabalancear de modo, perfecto una locomotora de vapor, equilibrar los pesos de las ruedas directrices con las partes de la máquina que producen el movimiento para evitar así los golpes de martillo que se vuelven terroríficos a grandes velocidades y que no puede soportar mucho tiempo ni la más pesada vía de la actualidad; y no hay golpes de martillo cuando la fuerza conductora procede del movimiento uniforme de los motores eléctricos.

Al lado de las máquinas se puede ver en el primer coche un departamento de transporte de correos de 30 pies cuadrados, y un compartimiento para equipajes. En este coche no van pasajeros, sino en el segundo y en el tercero,—sesenta en el segundo y cincuenta y seis en el tercero—. Al final del tercer carro hay un pequeño buffet en donde se prepara y se sirve comidas ligeras. Se ha sacrificado todo lo que puede añadir un peso innecesario.

Comparemos este tren con uno de diez carros Pullman arrastrados por una locomotora de vapor: el volador perfilado lleva ciento dieciséis pasajeros, y el de vapor, ciento, mientras el primero pesa, en total, no más de ochenta toneladas,—el peso de un solo carro Pullman,—y el segundo alcanza al peso de 1.000 toneladas; la razón de esta enorme diferencia está constituida en el menor número de carros y el uso de aleaciones de aluminio. Y sin embargo, este gusano perfilado tiene ventilación adecuada, de suerte que es fresco en verano, abrigado en invierno y del todo exento de polvo. Está también provisto de gruesas municiones para reducir la fricción y otras pérdidas para vencer lo que se conoce con el nombre genérico de "resistencia del tren".

Como puede suponerse, aunque sólo sea experimental, cristaliza un largo estudio acerca del cambio en los métodos de viaje. La "Unión Pacific" corre no solamente trenes sino también autobuses propios entre Los Angeles y Chicago; en 1931 y 1932, sus autobuses llevaron más pasajeros de Chicago a California que sus trenes, y éstos fueron la demostración más exacta de lo que está ocurriendo. ¿Puede haber gente que quiera abando-

nar el lujo y una razonable comodidad si el viaje en ferrocarril es más rápido que en autobús y la tarifa es baja? Los números hablan. El costo de recorrido de un tren a vapor de pasajeros, es más o menos doble del de un autobús, por milla; pero, un tren perfilado es no solamente más rápido que un autobús, sino que sus gastos de movilización son también algo menores. Hay, además el hecho innegable de que la mayor parte de los pasajeros de largas distancias recorren día y noche sobre una extensión de 1.500 millas y que, del 10 al 15% de estos pasajeros siguen a distancias mayores. Parece, pues, que si hay un número suficiente de ellos que justifica este cambio en la transportación ferroviaria.



¡Igualmente del mismo estilo, con este tren de acero se espera obtener una velocidad de dos millas por hora.

*
*
*

¿Y qué sucederá con la ahora clásica locomotora de vapor? ¿Está destinada a convertirse en una curiosidad mecánica, en algo que nuestros descendientes contemplarán divertidos y maravillados como una fantástica reliquia de un tiempo en que se gastan dieciocho horas cabales para ir de Nueva York a Chicago? No hay un solo ingeniero ferroviario que crea que la locomotora seguirá el camino del olvido, víctima de la lucha por la existencia; es la generadora de fuerza, montada sobre ruedas, más simple y más elástica que se haya inventado. Comparado con ella, el automóvil, con sus engranajes de cambios y sus diferenciales, es de una enorme complejidad. El maquinista en su casilla no necesita otra cosa que una llave de vapor y un freno de mano para regular su velocidad, desde la marcha más lenta hasta un máximo de ochenta millas por hora. ¡Y qué reserva de fuerza representa para la subida de fuertes gradientes y para el arrastre de lo que puede considerarse como carga pesada!

No; la locomotora de vapor no está todavía descartada; lo que es más aún, su eficiencia se aumentado de modo progresivo, dé suerte que no ha alcanzado todavía el límite de su posible desarrollo; continuará transportando artículos de bulto en trenes de a cien carros. La electricidad hará más tarde todo lo que el vapor puede hacer; sin embargo, el costo de la electrificación es tan fantástico al presente, que la locomotora vivirá aún mucho tiempo como transportadora de la carga para la que no tienen capacidad los vehículos de motor. Al final, es decir algún tiempo antes de la terminación de este siglo, Muscle Shoals y el río San Lorenzo, gigantescas estaciones centrales conectadas entre sí para la creación de una fuente enorme de energía eléctrica echarán a un lado, por completo, al vapor.

Entre tanto, el ferrocarril ha de evolucionar, como vemos que está evolucionando en lo que se refiere al transporte de pasajeros; se mezclará de modo más íntimo a nuestra vida, en lo que respecta a lo social y a lo económico, lo que significa que acudirá cada vez más a tales recursos como el transporte de camiones cargados y la entrega a domicilio, y asumirá todo el peso del transporte de artículos de una puerta a otra, aun en lotos pequeños. Debe evolucionar, ciertamente, si no quiere convertirse en algo del todo arcaico, y quizás hasta arqueológico.

UN PASEO DE LA HERMANDAD FERROVIARIA

Con motivo de cumplirse el décimo aniversario de la fundación de la Hermandad Ferroviaria, los dirigentes de esta entidad formularon un programa significativo.

El número más simpático fue, sin duda, el que se realizó en la ciudad de Ibarra, a donde se trasladaron dirigentes y un número apreciable de socios.

No hemos de ponderar en esta nota breve los momentos de enorme regocijo y jovialidad de que hicieron gala los socios. El buen humor era tal, que las horas deslizáronse raudas y complacientes.

Son ya tradicionales las fiestas de la Hermandad Ferroviaria. Pero esta última se distinguió por el gran derroche de sinceridad. Pues aunque parezca una exageración, la cordialidad de los socios llegó al máximo. Todos sentíanse hermanos; hermanos en la alegría, hermanos en el ensueño, hermanos en el trabajo. Y la frase jovialosa, repleta de buen humor, sabrosa con el condimento de la pimienta y la sal quiteñas, imprimió la nota más cordial de la fiesta aniversaria.

No faltó, ni podía faltar jamás, el dulce acorde de instrumentos musicales, los que dieron a los festeros expresiones infantiles, bañados sus semblantes de sana alegría. El canto de algún socio animó más de una vez aquellos corazones prestos al afecto.

Creemos que no hubo socio que no haya aportado todo el caudal de su alegría. De ahí que el paseo tuvo caracteres imborrables dentro del recuerdo y de la confraternidad.

Las horas que componen dos días fueron escasos para llenarlos con el entusiasmo de sus pechos.

Ya de regreso, no faltó, sin duda, uno que otro suspiro. La nostalgia asomábase fría y cruel. Y cuando la nostalgia domina en el alma, el recuerdo de horas amables es el único lenitivo.

Era justo que los trabajadores de la Hermandad Ferroviaria olvidaran, siquiera un momento, las fatigas del deber de trabajar hasta el cansancio. Solo hay que lamentar que las horas de alegría fueron apenas un segundo en el reloj de la cordialidad y la más sana alegría.

Ahora, ya nadie piensa en lo de ayer. Si alguna vez el recuerdo habla su palabra de silencios, el afán de llenar la página de sus obligaciones hácelos severos y diligentes.

No faltará alguno, algún socio, que gusta solazarse de los recuerdos gratos y se dirá para sí: "¡Cómo pasamos ayer!... ¿Cómo pasaremos el otro año?...". El silencio del mañana tiene una voz que no se la puede interpretar.

La Hermandad Ferroviaria, que sabe poner en práctica normas de verdadera cordialidad, ha triunfado una vez más con la palabra HERMANDAD, que tiene un significativo de humanidad y concordia, virtudes éstas para alcanzar cuanto puede ambicionar una entidad.



(FRAGMENTOS DE NOVELA)

Elvira suspiró.

Y tembló el silencio de la alcoba sobrecogido de pesar. Tanto tiempo abatida! Al peso acerbo de los pensamientos, su cabeza auririzada se dobló hacia el pecho agitado, como buscando el latido de su propio corazón.

Su corazón rompía el silencio con un latir emocionado, nervioso, raudó, que iba a perderse en el vacío de la estancia.

La tersa roca de los espejos que semeja densa y azulina capa de agua congelada, copia la maravilla policroma del jardín. En un ángulo, la consola contempla el agonizar de un manojo de margaritas. El espíritu odorante de la flor se esparsó, apenas sensible, dejando perfilarse la silueta de la ausencia definitiva. En la pared, en un recuadro del rosa tapiz, una virgen que Giorgione creará con su mago pincel, sumergida en la apacibilidad de un sueño, como en un baño de doradas ilusiones, parece confundir su respirar con el de Elvira.

Anheló de vivir!

Y la virgen de Giorgione, indiferentemente impúdica, pone la seductora desnudez de su cuerpo a los ojos de un fauno de Bódlín que, desde el claro opuesto, silencionamente desgrana una sádica sonrisa que ritma con la música intocada de su rondador.

El silencio envuelve todo, como una negra, simbólica, romántica capa española envuelve las agitaciones de un corazón bohemio.

El respirar chasquea en el vacío. Respira nerviosamente Elvira; ébria de tranquilidad respira la virgen pintada por Giorgione; anhelosamente respira el fauno de Bódlín.

En el jardín, de los labios policromados de las flores, se escapa una fragante, alada, seductora sonrisa. En la lejanía agreste, nubes plúmeas van rodando por lo vericuetos serraniegos.

Silencio.

Sonrisas de flor....

* * *

El romperse del silencio fue el serenarse de los pensamientos. A la impetuosa exaltación amímica siguió la evocación suscita de un ayer no lejano que se confundía con un hoy en veces dorado.

Por qué meditaba así en la soledad de su alcoba! Por qué buscaba el aislamiento, el penseroso recogimiento para ma-

tar sus horas de virgen inquieta. Cuánto le hacía pensar la eterna y silenciosa risa del fauno; cómo envidiaba el silencio dulcísimo de la virgen de Giorgione.

La virgen, el fauno, la consola, el manojito de margaritas, libros abandonados, ella: silencio, abandono, inquietud. De pronto el recuerdo tumultuoso, como un desfile de fantasmas conocidos, de imágenes que pasaron por su ojos y quedaron prendidas en sus retinas. Abalancha de seres queridos, de sombras odiadas; momentos de goce, infinitos de azul, ilusiones; manchones negros, grises, escarlatas, destilando dolor, unidos por el lazo inconsciente de la evocación. Y él, siempre él, poniendo una nota amarga en el recuerdo.

¿Como fué?

Fue una irrupción de inquietud; fue un florecer de deseos en sus carnes intocadas; una extraña luz que prendida en su corazón alumbraría nuevas sendas. Fue él, con sus ojos de aguas marinas, con su reír cansado, con su suave decir, que desfloró las virginidades de su alma.

Extraño: su caricia atrevida fue el beso; un besar intenso, apasionado, dulce, como si quisiera extraer el corazón por la pequeña herida de los labios.

¡Su caricia atrevida fue el beso: un besar intenso, apasionado, dulce!

* * *

Los labios se contrajeron. El recuerdo encendió en las entrañas una nueva ansiedad de amor, y el fuego pasional brotó a los labios en llamardas que reclamaban la fröscura de aquellos para extinguirse.

El tenía en los ojos la verde nostalgia marina, y tenía las manos repletas de tiernas caricias; y en su pecho una hoguera y en sus labios el ritmo de antiguas canciones, armoniosas, delicadas, sentidas. Y el negror de las sombras nocturnas tiñó su cabello rizado, y los cobres del sol serraniego tintaron su cutis.

Era hombre!

Oh dolor! Cuántas veces las tiernas caricias de aquellas manos se regaron en el rosa tisú de su cuerpo. Cuántas veces el verde cendal de sus miradas le cubrió voluptuosamente. Cuántas, cuántas veces se abrigó al calor de esa hoguera y escuchó la muda canción, torrente de ritmo, que brotaba de sus labios fuertes.

... Sus manos se hundían traviesas en la noche de su cabellera y sus labios besaron ansiosos la frente serena.

El fue así. Ella supo adorarle.

El recuerdo, raudal impetuoso, va invadiendo la estancia. En veces sereno parece lanzar carcajadas de plata; en veces violento, enturbiado, con sus tumbos arrasa el placer y pasa sembrando la arcilla gris de los dolores.

Abandono presente.

La ansiedad de estos besos. El dolor de la ausencia. Y la sed que tortura, que seca los labios.

... El tenía en los ojos la verde nostalgia marina.

RICARDO CORNEJO
Ibarra—8—1933

A SUCRE

(Para el Sr. Dr. Don Luis R. Escalante, un excelso evocador de esa memoria admirativamente).

HERIBERTO ALVAREZ

Palpita el corazón violentamente:
la sangre, en las arterias, se *desarma*;
el alma siente júbilo, se inflama,
cuando cruza tu nombre por mi mente!

Salve, SUCRE! Señor de las Acciones,
que asombraron los tiempos más heroicos;
terror de las Españas Leñones;
espejo de valientes y de estoicos!

Emancipaste, Mariscal Modelo,
cinco Naciones de pujante vida;
con sus emblemas de oro, fuego y cielo,
selva y nobes: con su *Cometón* querida....

Fulge tu nombre, siempre bendecido,
por tu bravura y sin par clemencia.
El Mundo de Colón, estremecido,
ha enojado tu nombre en su existencia.

Con Dichincha, Ayacucho y El Portete
abreviaste los siglos de la Historia.
Si la Patria te dió cuánto promete,
Tú acreciste destellos en la Gloria.

Romano corazón; alma ateniense;
hídrico y generoso en cada hazaña:
no aceptaste la gloria del que vence
sino *apitando* en la Madre España.

Miraste con clemencia a ese Berdeja,
cuyo puñal te quiso, víctima;
y al doctor Casimiro... —ruín vulpeja—
y a las pórpidas buesdes de La Mar.

Tuyo fué el procerato del honor:
tu porte señorial, siempre gallardo;
Tú fuiste un respetuoso del pudor:
perfecto caballero, a lo Bayardo.

—"Justicia al Vencedor!" "Honra al Vencido!"...
Y los diez Generales y el Virrey
supieron que tu espíritu ha crecido
más tierno y generoso que el de Ney.

Bolívar, Hombre-Sol —Sol sin Ocaso—
gustaba reflejarse en lo más grande:
por eso se miró en el Chimborazo
y escribió su "DIARIO" sobre el Ande.

Como el cóndur de góla nacarada
vuela al énfít del mar, lo vé con calma,
así, absorto, abarcó con su mirada
la immaculada inmensidad de tu alma.

Y Tú fulste con El eternamente.
Bolívar: tempestad, fragor, espanto;
mas Tú, con ser el rayo de esa mente:
bonanza, placidez, júbilo, canto....

Y fuiste el corazón del Gran Bolívar:
también, fuiste su diestra no vencida;
y, antes que el odio le bruidara acobar,
trazó los rasgos de tu hermosa vida.

Ninguna vanidad pudo marearte:
ninguna pompa conmovió tu vista;
ni como hijo de Asarec, ni de Marte:
prodonte militar; sabio estadista.

Pero tu alma sentía un desconsuelo
—cual de ese hijo de Adán, que *fué tan bueno*—
y pensabas:—"Talvez, acá, en el suelo,
tendré baías, puñales o veneno?"....

Los odios, las envidias y ambiciones,
las furias de la noche *septembrina*,
aumentaron la hiel de las pasiones
y azuzaron las garras de la inquina.

Bolívar se salvó de esa conjura;
mas tu vida, también, se aborreció:
Bolívar escapó, en la noche obscura;
Tú caerás, a traición, en pleno día....

Dulzuras del hogar; vida apacible....
Tú las querías, con ferviente anhelo
Querías olvidar, en lo posible,
las guerras, las política; el desvelo....

Un olvido total, perfecto olvido,
de esa vida de cálculos y empuje,
del retorno al hogar... al campo; al nido
donde hay canciones y el Renecor no ruge.

Sentir, al fin, los carilinos lazos
de tu *mujer* *querida* el Marquesa;
y poder acunarla con tus brazos
a tu hija, tu *viuda*; tu Teresa.

Combrabas las bocas, y los días,
y los meses llenando buenos años;
y los años trayéndote alegrías
para ahogar a las grandes desamoras....

Loábante, a porfía, mil clarines:
y ostentabas tan fulgido laurel,
que granaron "los monstruos" tus Cufnes,
y te mataron...! Legendario Abul.

Bolívar, ese Usme Sóberano,
te horó, te horó, con brístes ecos:
sus lagrimas rodaron al Océano,
para caer, después, sobre Berruecos.

Si es martirio morir asesinado,
fines un lauro más, Mártir Bendito,
Gloria in excelsis! a tu alma que ha triunfado:
paz a tu cuerpo, en *tu querida* Quito.

Los mirtos y laureles, desde entonces,
se envanececen de charre sus emblemas;
y vives para el tiempo en sendos bronces:
para la eternidad, en mil poemas.

Junio, 4 de 1932.

ALGO SOBRE EL FERROCARRIL DEL SUR

CONTRA la corriente de rumores interesados, acogidos por cierta prensa que se dice seria, y cuyo origen debe encontrarse en la mala fe, la ignorancia o la pasión, hay que oponer una vez por todas la enunciación de la verdad.

Agotadas, al parecer, las fuentes presupuestarias de la Nación, siempre disputadas a porfía, por los políticos de presa, se pretende recurrir hasta la captación de las grandes empresas del país, en las que el Estado ni siquiera es un beneficiario absoluto, para explotarlas como una granjería, tal como se explotan las principales asignaciones de la Administración Pública. Y entonces ha venido la campaña sorda, de virulencia y desprestigio, contra la Compañía del Ferrocarril del Sur, si no en una forma definida y documentada, para que merezca la discusión, sí en la forma aleve de la murmuración y la habladuría insidiosa de procedencia anónima.

¿La Compañía del Ferrocarril del Sur es una trinca y un desbarajuste?

Muy distinto es el criterio desapasionado que en torno de esta empresa—la primera del país, por su magnitud y por las diversas fuerzas vitales que enlaza—prevalece en el mundo conocedor y sensato y en el campo técnico, de dentro y fuera de la República.

Los ingenieros de la poderosa casa de Coverdale y Colpitts, que recorrieron la línea del Ferrocarril con detenimiento y alto espíritu científico y que analizaron, uno a uno, los detalles de la administración y del movimiento general de la Empresa, durante seis meses laboriosos, la calificaron y reconocieron como la mejor organización técnica y económica del Ecuador y una de las primeras en estos países de América. Para ellos que contaban con una larga experiencia y con profundos conocimientos en las actividades ferrocarrileras de los centros más civilizados del mundo, no pareció nunca un desbarajuste ni una trinca masónica el Ferrocarril del Sur.

¿Ni cómo pudo parecerles una trinca ni un desbarajuste si el personal numeroso de que dispone la Empresa no obedece jamás a vaivenes políticos o fa-

voritismos transitorios, sino a necesidades efectivas y a una organización matemática de servicios, dentro de un plan de labores y disciplinas que mantiene inalterables la seriedad y exactitud en el cumplimiento irrestricto de sus compromisos?

Más de dos mil obreros trabajan en el Ferrocarril del Sur. Y ellos consagrados en lo absoluto a sus obligaciones, no han intervenido—ni han podido intervenir, desde luego, dada la índole especialísima de sus tareas—en los movimientos políticos del país. En la propia situación actual, su actitud es la de un completo alejamiento de toda bandería, porque una de las condiciones indispensables de todo buen servicio nacional de transportes, que afecta a intereses tan variados y complejos, es la severa neutralidad y abstención en los debates partidaristas que rompen por desgracia la armonía de los ecuatorianos. Para los ferroviarios del Sur no existe sino esta norma inquebrantable de acción: servir lealmente al país con la única sujeción que pueden imponerle las leyes de la República y el respeto que debe a todo Gobierno debidamente constituido.

Y cabe advertir, contra los prejuicios del ambiente, que si el señor Presidente de la Compañía es Senador de la República, dignidad que la hubiese dejado, como pretendió, tan pronto como se puso en duda su idoneidad legal para formar parte del Congreso, si no se hubiese interpuesto el voto unánime de sus compañeros que lo llamaron a la Cámara; cabe advertir, decimos, que nada tiene que ver el cargo de Legislador con el puesto de honor y confianza que tiene el señor Navarro en la Empresa Ferroviaria; y si el primero lo desempeña con la lealtad y civismo que corresponde a sus ejecutorias de integridad política, en el segundo se somete sin restricción a las reglas y Estatutos de la Compañía que definen bien sus funciones y concretan mejor sus responsabilidades.

Tratándose del aspecto económico del Ferrocarril, añadiremos lo que ya se ha manifestado con toda insistencia, siempre que, como en esta vez, ha sido indispensable rectificar conceptos y anular, ante el criterio de la gente sensata, apreciaciones malévolas y tendenciosas. El Gobierno de la República conoce día a día y en el último detalle las operaciones del Ferrocarril, así porque tiene un funciona-

rio especial provisto de amplias atribuciones, encargado de fiscalizarlas, como porque los libros y comprobantes de la cuenta están siempre a su disposición. Esto no es todo. La Compañía que sigue en su contabilidad el sistema de la Interstate Commerce Commission, la más autorizada entidad del mundo en esta materia, envía mensualmente al Directorio de New York copia documentada de sus libros, para que esa alta corporación compuesta de elementos honorabilísimos, de amplia solvencia económica y directamente interesados en el manejo del Ferrocarril, como tenedores de bonos y dueños de acciones de la Empresa, estudien en cada caso sus presupuestos de sueldos, sus adquisiciones de material y todo gasto por mínimo que fuese, y su estricta correspondencia, en cantidad y número, con la necesidad que se ha tratado de llenar. Así, en los balances mensuales, que también los recibe el Ministerio de Obras Públicas, especificados y descompuestos todos los gastos de operación, se anotan las cantidades recaudadas y las invertidas en cada uno de ellos, comparando, ordenadamente, el producto o consumo de un concepto con el del mes anterior y con el de igual mes del año último, a fin de que se pueda apreciar las diferencias de ingreso o egreso y pedir cuando convenga la razón de la disminución de los primeros o del aumento de los segundos, si en el proceso de la cuenta no asomasen estas circunstancias debidamente justificadas.

La lógica, pues, y un obvio espíritu de serenidad y de justicia, exigen otros procedimientos de observación y denuncia de hechos del Ferrocarril del Sur, empresa que por su seriedad y prestigio tiene pleno derecho al respeto público y a la confianza nacional. Que se haga el blanco de gastadas calumnias y de improperios al personal dirigente, porque así lo aconsejan ciertos fracasados intereses políticos y lo exigen los apasionamientos inexcusables, sea; pero que no se ensañen la inquina y el furor político que todo lo revuelve y confunde, de modo antipatriótico, en la obra de destrucción y descrédito de lo único que puede ofrecer el Ecuador como modelo de organización técnica y de eficacia: su Ferrocarril de Guayaquil a Quito.



BALANCE GENERAL AL 31 DE JULIO DE 1933.

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos:		Sueldos no Reclamados empleados H. F.....	S/. 379,40
Acciones H. F.....	S/. 50.000,00	Sueldos no Reclamados Departamento Médico.....	2.781,30
Cooperativa de Consumos:		Pensiones no Reclamadas.....	374,415
Fondo de Previsión.....		Pensiones Incapacidad no Reclamadas.....	
Cooperativa de Consumos:		Cuenta Suspensa H. F.....	
Depósitos Cuenta Corriente	75.138,73	Correcciones Crédito.....	
Banco Central del Ecuador:		Departamento Médico:	
Acciones Clase (B).....	1.000,00	Cuenta Suspensa "RH".....	1.134,50
Departamento Médico:		Departamento Médico:	
Medicinas Hospital Alfaro	1.251,31	Cuenta Suspensa "FA".....	453,50
Departamento Médico:		Departamento Médico:	
Medicinas Hospital Iuigra	1.897,76	Cuenta Suspensa "FA".....	
Diversos Deudores & Acreedores.....		Departamento Médico:	
Propiedades Eloy Alfaro...	8.290,22	Medicinas Hospital "FA".....	
Propiedades Iuigra.....	11.433,99	Diversos Deudores & Acreedores.....	5.321,92
Cuenta Suspensa.....	347,59	Pérdidas & Ganancias 1932	142.557,673
Cuenta Insignias H. F.....	554,00	Pérdidas & Ganancias en 1933	1.805,892
Cuenta Radios: Comités Auxiliares.....	4.856,00		
Pensiones Incapacidad no Reclamadas.....	30,00		
Caja: efectivo para Agosto de 1933.....			
BALANCE.....	S/. 154.808,90	BALANCE.....	S/. 154.808,60

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE JULIO DE 1933

Cuentas	Julio	Junio	Julio	Año 1933	Año 1932
	1933	1933	1932	Acumulado 7 meses	Acumulado 7 meses
ENTRADAS:					
Cuotas Mensuales.....	\$ 1.184,95	\$ 1.149,95	\$ 1.197,85	\$ 8.315,66	\$ 8.153,40
Cuotas de Ingreso.....	56,00	76,00	5,00	412,00	174,50
Subvención "G. & Q.", por Derechos H. F.....	4.403,16	4.545,56	3.207,62	33.985,93	26.355,10
Cuota "G. & Q.", para Departamento Médico.....	7.500,00	7.500,00	7.000,00	52.500,00	49.000,00
Misceláneas.....				1.458,52	2.772,82
Mortuorias—Cuotas.....	1.425,85	1.300,50	378,80	5.477,14	4.152,00
Premios & Comisiones.....				652,24	537,83
Intereses & Descuentos.....				3.318,66	2.843,00
Contribución Pro Damnificados "O".....			1.347,44		
TOTAL DE ENTRADAS....	\$ 14.569,96	\$ 14.662,01	\$ 13.136,51	\$ 108.120,15	\$ 93.990,38

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE JULIO DE 1933

(CONTINUACION)

CUENTAS	Julio 1933	Junio 1933	Julio 1932	Año 1933 Acumulado 7 meses	Año 1932 Acumulado 7 meses
GASTOS:					
Separación de Empleados..	\$	\$ 234.00	\$ 2.117.69	\$ 2.851.30	\$ 12.065.09
Suspensión de Empleados..					84.80
Funerales.....		200.00	150.00	975.00	550.00
Auxilios.....					144.00
Roles de Pago de Empleados H. F.....	1.165.00	1.165.00	1.135.00	8.155.00	7.945.00
Roles de Pago Pensiones a Herederos.....	2.094.785	1.760.125	1.152.625	12.514.695	9.478.975
Roles de Pago Becas H. F.	78.00	78.00	78.00	546.00	546.00
" " Incapacidad de Trabajo.....	60.00	30.00	82.50	383.00	865.00
Gastos Generales.....	101.00	32.15	65.65	798.05	732.80
Impuestos & Contribuciones				7.20	
Pólizas Marítimas Pagadas 1933	2.792.00	1.367.40	1.176.00	9.427.40	3.271.00
TOTAL VARIAS CUENTAS..	\$ 6.290.785	\$ 4.806.675	\$ 5.956.865	\$ 35.667.645	\$ 36.282.665
Casas de Alojamiento Chim-bucalle.....	\$ 241.24	\$ 142.00	\$ 173.96	\$ 1.266.74	\$ 1.328.02
Casas de Alojamiento Ambato.....	146.80	144.55	141.15	969.75	1.055.35
Casas de Alojamiento Riobamba.....	202.02	205.99	299.70	1.374.59	1.428.18
Casas de Alojamiento Guamate.....					
Casas de Alojamiento Huigra.....					
Casas de Alojamiento Bucay.....	118.00	175.00	65.00	1.048.80	258.65
" " Eloy Alfaro.....	192.15	60.00	60.00	553.83	442.05
TOTAL CASAS DE ALOJAMIENTO H. F.....	\$ 900.21	\$ 727.54	\$ 739.81	\$ 5.213.71	\$ 4.512.85
Comités Auxiliares de: Quito	\$ 575.00	515.00	\$ 121.00	\$ 2.083.20	\$ 571.00
" " Ambato.....	15.00	115.00	15.00	705.00	105.00
" " Riobamba.....	15.00	15.00	615.00	120.50	795.00
" " Huigra.....	15.00	15.00	15.00	105.00	105.00
" " Bucay.....	15.00	122.80	55.00	434.40	385.00
" " Eloy Alfaro.....	65.00	40.00	15.00	478.48	213.00
TOTAL C. AUXILIARES H. F....	\$ 700.00	\$ 822.80	\$ 836.00	\$ 3.926.58	\$ 2.174.00
Dpto. Mdeo.: Auxliar. Quito	\$ 803.15	387.30	\$ 414.25	\$ 3.487.80	\$ 2.992.90
" " Abto.....	272.80	286.10	334.74	2.319.27	2.349.94
" " Rbba.....	150.00	278.70	415.91	1.464.80	1.665.66
" " Huigra.....	4.829.89	4.626.87	5.146.038	34.707.353	33.137.297
" " Bucay.....	353.82	292.50	257.18	2.551.36	2.010.92
" " E. Alfaro.....	1.601.57	1.304.08	1.486.81	10.527.74	7.649.58
" " Clínicas Extrañas.....	604.40	1.643.00	249.00	4.457.40	2.601.40
TOTAL DPTO. MEDICO.....	\$ 8.615.63	\$ 8.818.55	\$ 8.303.928	\$ 59.516.323	\$ 52.407.667
GRAN TOTAL GASTOS ...	\$ 16.506.625	\$ 15.235.56	\$ 15.836.603	\$ 104.314.258	\$ 95.377.212
ENTRADAS NETAS....	\$ 1.936.665	\$ 573.55	\$ 2.700.93	\$ 1.865.892	\$ 1.386.382

The Guayaquil and Quito Railway Company

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

CUADRO DE ENTRADAS DEL MES DE JULIO DE 1933.

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Reservados	Equipajes	Teléfonos	TOTAL
Guayaquil	123,582.06	17,752.35	804.35	4,863.17	1,606.95	148,608.88
Alfaro	59,316.93	6,902.95	143.65	883.30	12.10	67,258.93
Yaguachi	7,154.75	903.20		259.27	22.10	8,339.32
Milagro	30,854.52	3,082.70		278.04	76.60	34,291.86
Venezia	3,284.84	209.70		14.45	13.30	3,522.29
Naranjito	6,236.44	1,352.70		117.93	190.80	7,897.87
Barraganeta	22,216.94	303.35	4.55	38.85	153.20	22,716.89
Bucay	5,930.43	1,434.90		56.20	59.20	7,480.73
Naranjupata	1,394.41	85.25		1.02	12.10	1,492.78
Huigra	567.79	1,272.21	50.00	316.69	66.60	2,269.29
Chanchán	1,531.97	167.85		91.97	111.50	1,903.29
Sibaube	1,572.27	3,670.00		61.24	20.30	5,323.81
Alausí	4,004.02	1,438.95	2.00	322.37	131.60	5,898.94
Tixán	2,000.62	214.35		58.19	38.50	2,311.66
Palmira	3,736.47	113.00		81.58	71.80	4,002.85
Guamote	11,404.98	423.65	12.25	69.73	58.70	11,969.31
Cajabamba	2,543.68	433.55	2.00	34.53	58.20	3,071.96
Riobamba	38,517.71	17,419.50	637.10	1,391.01	1,164.90	59,130.22
Luisa	137.83	11.80		1.00	4.40	155.03
Urbina						
Mocha	584.15	61.70		67.52	10.60	723.97
Cevallos	5,145.16	420.65		113.43	28.90	5,708.14
Ambato	38,706.29	2,032.70		488.05	1,094.85	42,321.89
Cunchibamba	825.35	111.45		10.13	54.50	1,001.43
Salcedo	6,665.59	310.10		31.37	128.70	7,135.76
Latacunga	10,197.56	1,066.90	6.00	174.42	320.30	11,765.18
Lasso	5,080.02	235.50		8.47	129.40	5,459.39
Cotopaxi	12.66	6.70				19.36
Machachi	3,191.00	236.05		2.67	3.40	3,433.21
Alóag	876.45	98.55		0.50	30.80	1,006.30
Pambillo	1,338.13	98.20		3.57	1.00	1,441.50
Chimbaecalle	28,689.90	10,964.25	508.60	2,897.14	17.70	43,077.63
Quito		1,984.50	110.00		1,132.73	3,227.23
Compañía } Quito-Elds.	3,004.40			17.48		3,021.88
Extraña } Sbbe.-Cea.	50.12			132.16		182.28
Trenes Especiales		16,099.16				16,099.16
Conductores		6,383.65		1,928.06		8,311.71
Libros kilométricos		1,614.10				1,614.10
TOTAL	430,354.59	98,916.12	2,286.50	14,815.51	6,826.35	553,199.07

MANUEL A. JARRIN G.

AUDITOR.

ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A JULIO 31 DE 1933

ACTIVO

CAJA Y DEPOSITOS

En sucres

Niquel y cobre	\$ 1,577.15		
Billetes	90,354.00		
Cheques	18,823.42		
Depósitos en el Banco Central	255,080.40		
Depósitos en otros Bancos del país	4,614.77	\$ 370,449.44	

Monedas extranjeras

Depósitos en Bancos del Exterior		18,757.58	359,207.02
--	--	-----------	------------

CARTERA, PRESTAMOS ETC.

Con una firma	\$ 345,809.66		
Con dos o más firmas	1,614,618.36		
Con prenda pretoria	23,053.72	\$ 1,986,481.74	
Préstamos de Bancos Comerciales con garantía hipotecaria, inclusive e intereses por cobrar		440,872.37	2,427,354.11

INVERSIONES

Valores Fiduciarios			
Acciones Banco Central - Clase A	\$ 163,554.00		
Bonos, etc. del Gobierno y otras Entidades del Estado	10.00		
Otros Bonos y Acciones	84,896.51		
Cédulas de otros Bancos	66,578.32	255,038.83	

BIENES INMUEBLES Y MUEBLES

Mobiliario	58,201.00	313,239.83	
------------------	-----------	------------	--

CUENTAS POR CONTRA

Aceptaciones	\$ 165,000.00		
--------------------	---------------	--	--

CUENTAS DEL ORDEN

Cobranzas del Interior	\$ 263,764.01		
Cobranzas del Exterior	431,308.34		
Valores en Garantía, Custodia, etc.	1,298,700.00	2,093,972.35	2,258,672.35

GASTOS GENERALES

	8,440.63		
--	----------	--	--

TOTAL DEL ACTIVO

\$ 5,397,213.94

A. F. Hidalgo,
Contador.

PASIVO

DEPOSITOS Y CUENTAS POR PAGAR

En sucres

A LA VISTA Y MENOS DE 30 DIAS.

Bancos del País y del Exterior	\$ 168,703.35		
Del Público	1,069,304.61		
Gobierno del Ecuador y otras Entidades del Estado	154.03	\$ 1,268,032.03	

DEPOSITOS A MAS DE 30 DIAS

735,561.82

En moneda extranjera

Sobre giros en Bancos Extranjeros	13,053.52	\$ 2,017,277.36	
---	-----------	-----------------	--

ADEUDO A BANCOS

Redescuentos en el Banco Central dentro de 30 días	\$ 100,220.38		
Redescuentos en el Banco Central a más de 30 días	296,818.98		
Redescuentos y otras Letras por Pagar en otros Bancos, a más de 30 días	47,902.55		\$ 384,941.81

INTERESES RECIBIDOS Y NO GANADOS...

13,703.98

CAPITAL Y RESERVAS

Capital Pagado - Sección Comercial	\$ 500,000.00		
Fondo de Reserva - Sección de Ahorros	160,000.00		
Cuentas de Reservas	61,920.64	721,920.64	

CUENTAS POR CONTRA

Aceptaciones y Cartas de Crédito	\$ 165,000.00		
--	---------------	--	--

CUENTAS DE ORDEN

Cobranzas del Interior	\$ 263,764.01		
Cobranzas del Exterior	431,308.34		
Valores en Garantía, en Custodia, etc.	1,298,700.00	2,093,972.35	2,258,672.35

INTERESES, COMISIONES, CAMBIOS, etc....

397.60

TOTAL DEL PASIVO

\$ 5,397,213.94

Rafael Almeida Borja
Gerente.

ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A AGOSTO 31 DE 1933

ACTIVO

PASIVO

CAJÁ Y DEPOSITOS

En sucres

Níquel y cobre	\$ 778,62	
Billetes	143,327,30	
Cheques	3,030,00	
Depósitos en el Banco Central	204,337,07	
Depósitos en otros Bancos del país	27,042,02	\$ 378,554,71

Monedas extranjeras

Depósitos en Bancos del Exterior	18,737,58	207,312,29
--	-----------	------------

CARTERA, PRESTAMOS ETC.

Con una firma	\$ 545,812,08	
Con dos o mas firmas	1,331,435,70	
Con prenda pretoria	37,957,96	\$ 1,915,205,80
Préstamos de Bancos Comerciales con garantía hipotecaria, inclusive dividendos e intereses por cobrar		447,378,95 2,362,584,75

INVERSIONES

Valores Fiduciarios		
Acciones Banco Central Clase A	\$ 103,354,00	
Bonos, etc. del Gobierno y otras Entidades del Estado	10,00	
Otros Bonos y Acciones	84,896,51	
Cédulas de otros Bancos	65,045,40	253,505,91

BIENES INMUEBLES Y MUEBLES

Mobiliario	38,208,50	311,804,41
------------------	-----------	------------

CUENTAS POR CONTRA

Aceptaciones y Cartas de Crédito	\$ 165,000,00	
--	---------------	--

CUENTAS DEL ORDEN

Cobranzas del Interior	\$ 339,658,81	
Cobranzas del Exterior	332,191,82	
Valores en Garantía, Custodia, etc	1,906,700,00	2,070,550,43 2,235,350,43

GASTOS GENERALES

		14,654,19
TOTAL DEL ACTIVO	\$ 5,321,006,07	

DEPOSITOS Y CUENTAS POR PAGAR

En sucres

A LA VISTA Y MENOS DE 30 DIAS.

Bancos del País y del Exterior	\$ 123,061,78	
Del Público	924,055,70	
Gobierno del Ecuador y otras Entidades del Estado	139,77	\$ 1,036,377,34

DEPOSITOS A MAS DE 30 DIAS

En moneda extranjera

Sobre giros en Bancos Extranjeros	12,632,52	\$ 1,907,622,05
---	-----------	-----------------

ADEUDADO A BANCOS

Redescuentos en el Banco Central dentro de 30 días	\$ 138,750,08	
Redescuentos en el Banco Central a más de 30 días	237,503,87	
Redescuentos y otras Letras por Pagar en otros Bancos, a más de 30 días	85,901,03	\$ 458,244,98

INTERESES PERCIBIDOS Y NO GANADOS.

13,708,56

CAPITAL Y RESERVAS

Capital Pagado-Sección Comercial	\$ 500,000,00	
Fondo de Reserva-Sección de Ahorros	170,000,00	
Cuentas de Reservas	34,581,32	704,581,32

CUENTAS POR CONTRA

Aceptaciones y Cartas de Crédito	\$ 165,000,00	
--	---------------	--

CUENTAS DE ORDEN

Cobranzas del Interior	\$ 339,658,81	
Cobranzas del Exterior	332,191,82	
Valores en Garantía, Custodia, etc	1,906,700,00	2,070,550,43 2,235,350,43

INTERESES, COMISIONES, CAMBIOS, etc....

2,157,31

TOTAL DEL PASIVO	\$ 5,321,006,07	
------------------------	-----------------	--

A. F. Hidalgo.
Contador.

Rafael Almeida Borja
Gerente.

