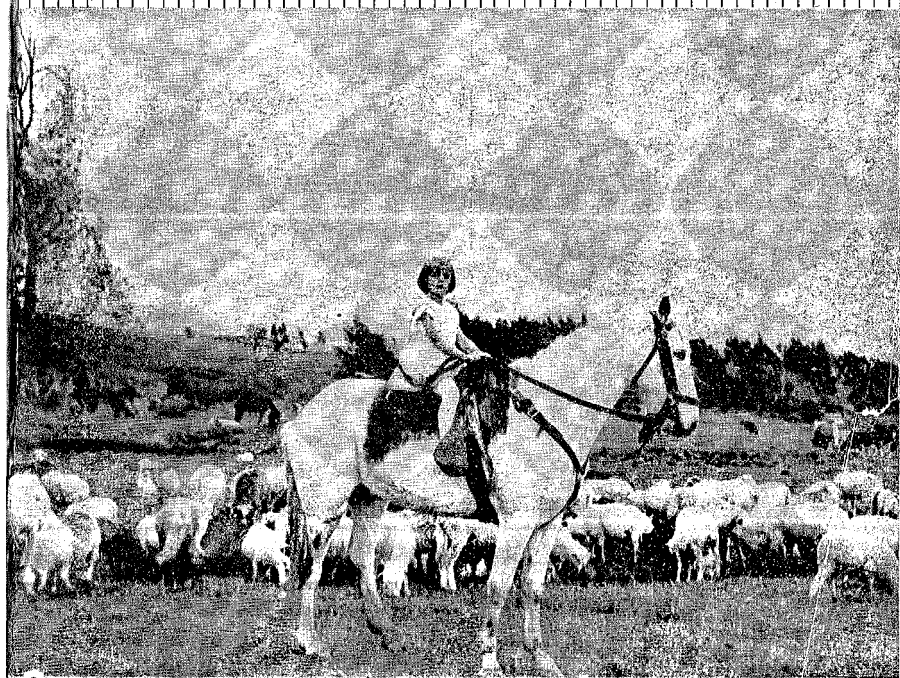


94

VARIZ DEL DIABLO



DE LA VIDA DEL CAMPO.— Foto Luis Chiriboga G.

Biblioteca Nacional del Ecuador "Eugenio Espejo"

A no dudarlo "Nariz del Diablo" es entre las publicaciones de primera categoría que hacen las prensas de la República: la mejor, constituyendo un verdadero prestigio para la Patria. — El N° 90 de tan importante publicación que hemos recibido, y cuyo envío agradecemos, confirma nuestra opinión anterior. Trae como siempre selecto material de lectura por nuestros mejores escritores, una estética insuperable, en su presentación nítida, que sinceramente, la hemos admirado y aplaudimos. Publicaciones de este género, llenan los vacíos que tenemos, labran el prestigio nacional y no deberían nunca desaparecer. — **EL DÍA.**

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

NARIZ DEL DIABLO

Redacción y Gerencia:
VICTOR OVIEDO
TELEFONO N° 98.
APARTADO N° 85.

TARIFAS ESPECIALES PARA ANUNCIOS

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.

VALOR DE ESTE NUMERO UN SUORE

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.

CUESTIONES FERROCARRILERAS

DESDE varios años atrás, se puede decir desde los últimos años de la guerra mundial, se vienen observando síntomas anormales en la marcha y desarrollo de los ferrocarriles norteamericanos. Esas perturbaciones que carecieron de importancia o parecieron ser de carácter accidental o local, se han ido agravando hasta llevar a la industria del transporte ferroviario a una situación que en la actualidad se acerca mucho a la de una bancarrota general.

EL PROBLEMA FERROVIARIO ACTUAL EN LOS ESTADOS UNIDOS, por Nicanor Alurralde.

Las empresas ferroviarias, como es natural se empezaron a preocupar del problema desde sus comienzos, pero sólo en los últimos tres años, en los cuales la declinación de los ferrocarriles se ha acentuado en una forma vertiginosa, es cuando se han realizado los estudios de detalle y de conjunto necesarios como para poder deducir de ellos los remedios que hay que aplicar a los ferrocarriles si se quiere evitar su ruina definitiva, la que sería provocada por dos causas fundamentales: una de carácter permanente y de importancia siempre creciente, como lo es la constituida por la competencia que le hacen los otros medios mecánicos de transporte de cargas y pasajeros, y otra de carácter accidental pero también de mucha importancia como lo es la de la presente crisis mundial, la cual habiendo reducido en una forma tan notable las actividades industriales de ese país, ha reducido en una proporción análoga el tráfico ferroviario.

ESTADO ACTUAL DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA NORTEAMERICANA

La enorme importancia del sistema ferroviario de los Estados Unidos, que por su gran extensión de líneas y perfección de servicios hace que a las conclusiones a que se lleguen estudiando su situación se les pueda dar un carácter general y en cierto modo universal, se puede apreciar observando el cuadro siguiente, en el que se han indicado en millas (una milla igual a 1.609 metros) las longitudes de líneas férreas de los principales países del mundo. De la longitud total de líneas, que era en 1929 de 781.857 millas, 250.324 pertenecían a los Estados Unidos, es decir, un poco menos de la tercera parte del total mundial.

Ninguno de los otros países europeos o americanos puede presentar una longitud que se acerque ni remotamente siquiera a la de 250.000 de Estados Unidos.

Argentina.....	23.482 millas
Australia N. Zelandia.....	30.717 "
Austria	4.373 "
Bélgica.....	6.893 "

Brasil.....	19,604	millas
Canadá.....	42,626	"
China.....	8,426	"
Checoslovaquia.....	8,533	"
Dinamarca.....	3,308	"
Francia.....	33,281	"
Alemania.....	36,424	"
Gran Bretaña e Irlanda.....	24,414	"
Hungría.....	5,921	"
India.....	38,822	"
Italia.....	13,049	"
Japón.....	15,736	"
México.....	16,443	"
Países Bajos.....	2,313	"
Noruega.....	2,383	"
Polonia.....	12,853	"
Rumania.....	7,424	"
Rusia.....	47,867	"
España.....	9,850	"
Suecia.....	10,390	"
Suiza.....	3,746	"
Sud Africa.....	12,602	"
Estados Unidos.....	250,324	"

La colosal red ferroviaria norteamericana, que se desarrolló con tanta rapidez en un país cuyo suelo era propicio para su expansión, quedó sujeta a todas las deficiencias inherentes a un crecimiento rápido y exagerado, así como también a las ocasionadas por los rendimientos elevados de épocas anteriores, los que permitieron la implantación y desarrollo de innumerables abusos, derroches y extravagancias, que si bien pudieron ser soportados en épocas de abundancia, debieron empezarse a corregir desde el momento en que los rendimientos empezaron a mermar.

Tales deficiencias de distinta índole y carácter, acabarán posiblemente por extirparse totalmente en la época actual, durante la cual ha habido que recurrir a medios no sólo heroicos, sino también a innovaciones fundamentales, cuya aplicación marca el comienzo de una era de modernización de los ferrocarriles y éstos, a juzgar por lo ya hecho, sufrirán, al cabo de pocos años, una completa transformación no sólo en su organización, sino también en su material rodante.

No obstante las medidas adoptadas hasta ahora, la situación económica de los ferrocarriles de Estados Unidos es muy grave, habiendo dado lugar a la realización de estudios muy serios y completos, cuyos resultados están saliendo a la luz en los momentos actuales, y los cuales, como ya se ha dicho, puede ser que ofrezcan la solución o, mejor dicho, las soluciones de tan complejo problema.

Empezaremos primero considerando en detalle la marcha de los ferrocarriles desde muchos años atrás; así, después, cuando lleguemos a exponer su situación actual, tendremos una visión de conjunto que nos permita apreciar mejor la etapa de su evolución en que se encuentran.

Siempre es bueno tener presente, cuando se analiza la situación económica de un ferrocarril o sistema ferroviario, que las entradas principales de los mismos las constituyan aquellas correspondientes a las cargas, y que las entradas provenientes del tráfico de pasajeros son mucho menores, no reportando generalmente a los ferrocarriles ninguna ganancia. En el año 1928 las entradas de los ferrocarriles de los Estados Unidos estuvieron compuestas en un 76.8% por el tráfico de cargas y sólo en un 14.6% por el tráfico de pasajeros. Los 8.6% restantes los constituyeron las entradas co-

rrespondientes al transporte de correspondencia, encomiendas, almacenajes de mercaderías, etc.

El por ciento del tránsito de pasajeros en relación al de cargas ha mostrado una tendencia a disminuir constantemente. En el cuadro que sigue se puede ver la marcha progresiva de la disminución desde el año 1910 hasta 1931:

Año	Ganancias debidas a las cargas	Ganancias debidas a los pasajeros
1910	68,5 %	22,4 %
1915	68,9 "	21,9 "
1920	70,1 "	20,7 "
1921	71,1 "	20,7 "
1922	72,0 "	19,2 "
1923	73,4 "	18,1 "
1924	73,4 "	18,0 "
1925	74,4 "	17,0 "
1926	75,4 "	16,1 "
1927	75,7 "	15,7 "
1928	76,8 "	14,6 "
1929	76,9 "	13,7 "
1930	77,4 "	13,6 "
1931	77,8 "	13,0 "

Esa disminución progresiva no ha sido alterada tampoco por la crisis que empezó en 1929. En consecuencia, no debemos dejarnos influir demasiado por la impresión que generalmente producen las noticias constantemente recibidas y ampliamente difundidas sobre la aparición de nuevos vehículos especiales, que parecen destinados a resolver el problema ferroviario, pues en el mejor de los casos éstas son soluciones que resuelven sólo una pequeña parte de la gran cuestión planteada.

El análisis de los gráficos que expresan la variación de las toneladas-millas transportadas por los ferrocarriles y por los otros sistemas de transporte nos ayudará a sacar conclusiones sobre la posible marcha futura de esa variación y a conocer cuáles son sus causas principales. En el gráfico 1 se puede ver la variación del total de las toneladas millas transportadas por los ferrocarriles norteamericanos desde 1890 hasta 1931; las transportadas por los camiones desde 1905 hasta 1931, y por último, la de las toneladas-millas transportadas por cañerías (petróleo y nafta) y las transportadas por agua sobre los grandes lagos y canales interiores.

La primera impresión que produce el gráfico es la de la gran importancia que todavía tiene el transporte de cargas por ferrocarriles en comparación al transporte de cargas por sus competidores. Sin embargo, hay que tener presente que los camiones y cañerías han formado su tráfico sacándole a los ferrocarriles lo que se puede llamar la "crema" del tráfico, es decir, aquella parte que teniendo fletes más elevados produce las mayores entradas.

El aumento del tráfico ferroviario es continuo desde el año 1890 hasta 1918, salvo unas pocas disminuciones accidentales ocurridas en algunos de los años del período considerado, las cuales han sido seguidas siempre de bruscos aumentos. Desde 1919 hasta 1929 el crecimiento sigue, aunque con un ritmo mucho menos acelerado y con muchas y grandes alternativas; en 1929 comienza un nuevo período en el cual el tráfico de cargas disminuye hasta reducirse en el año 1932 a tener un número de toneladas-millas igual al que tenía en el año 1909 y que es sólo el 54 por ciento del transportado en 1929.

El tráfico de cargas en camiones, que empieza prácticamente en 1905, se desarrolla lentamente hasta 1916, pero desde ese año en adelante crece rápidamente, alcanzando a tener en 1930 un valor aproximadamente igual al 4 por ciento del tráfico ferroviario; ese por ciento se aumenta rápidamente a partir de ese año, pues el volumen de las cargas transportadas en camiones tiende a aumentar, mientras que el de las transportadas por los ferrocarriles continúa declinando en una forma vertiginosa. Se estima que en la actualidad, aunque no hay estadísticas completas todavía para el año 1932, el volumen de tráfico en camiones han alcanzado un valor aproximado del 10 por ciento del tráfico ferroviario.

Como el tráfico acaparado por los camiones es el que corresponde a las mercaderías que pagan fletes más elevados, se ha estimado que los ferrocarriles han perdido a causa de los camiones entre un 20 y un 25 por ciento de las entradas en concepto de cargas transportadas, y que el valor de la pérdida se ha elevado en 1932 a una cifra que oscilaría entre 500 y 600 millones de dólares.

En el gráfico 2 se puede apreciar la marcha del movimiento de pasajeros expresado en pasajeros-millas, desde 1890 hasta 1932. El crecimiento en los ferrocarriles, salvo ciertas alternativas de carácter temporario es continuo hasta el año 1920 (en el de cargas lo fué hasta 1929) año en el cual empieza una constante declinación que lleva el valor del tráfico en el año 1929 a sólo el 66% de lo que fué en 1920. Desde 1929 en adelante la disminución del tráfico se acentúa, llegando en 1932 a tener un valor aproximadamente igual al 26% del que tenía en 1920 e igual al que tuvieron en el año 1901, es decir 32 años atrás.

El mismo gráfico nos muestra claramente cuáles han sido las causas de esa declinación tan notable en el volumen del tráfico ferroviario de pasajeros. El principal factor ha sido el automóvil particular, cuya curva de crecimiento se destaca en el tráfico, y que ha llegado a ser a 1932 veinte veces superior al tráfico ferroviario si no se incluye el tráfico en "pullmans" (coches dormitorios, salón, comedores, etc.) e igual aproximadamente a una cifra diez veces mayor si se incluye ese tráfico. A más del automóvil particular que ha relegado al ferrocarril a un lugar completamente secundario, ha aparecido el ómnibus, que en la actualidad transporta una cantidad de pasajeros igual aproximadamente al 40 por ciento de la que transporta los ferrocarriles.

Para las distancias cortas los ómnibus y automóviles les han quitado a los ferrocarriles tanto los pasajeros que no se fijan en el costo, pero sí en la comodidad (el automóvil es más cómodo) como aquellos que se fijan en el costo y no en la comodidad (los automóviles y ómnibus son más baratos); para las distancias largas los ferrocarriles han perdido especialmente los pasajeros que anteponen la economía a todo y quienes en su obsequio están dispuestos a soportar las molestias de los viajes largos hechos en automóviles u omnibus.

Pero para el tráfico a larga distancia, en los últimos años se ha desarrollado notablemente otro sistema de transporte que por su enorme rapidez ahorra gran parte de las molestias del viaje largo y el cual es el aeroplano, el que le está quitando a su vez la clase de pasajeros que anteponen la comodidad y rapidez a la economía. Vemos así que en lo que respecta al tráfico de pasajeros las perspectivas actuales de los ferrocarriles no son muy halagadoras, porque se sienten atacados de ambos lados por sus tres competidores principales: automóviles, ómnibus y aeroplanos.

Antes de juzgar definitivamente sobre las perspectivas de los ferrocarriles, pasaremos revista a las ganancias obtenidas por ellos en los últimos años, período en el cual se hacen sentir con la mayor intensidad los efectos de las dos causas principales de la mala situación económica de los ferrocarriles, es decir, sus competidores y la crisis mundial. En la lista

que sigue se ven los diferentes valores que se asignan a las propiedades de los ferrocarriles; las ganancias netas en dólares y el interés medio producido por los capitales ferroviarios:

Año	Valuación de los ferrocarriles	Ganancia neta en dólares	Interés
1921	19.388.000.000	615.946.000	3,44 %
1922	19.519.000.000	776.881.000	4,31 "
1923	20.164.000.000	983.736.000	5,18 "
1924	21.168.000.000	986.718.000	5,61 "
1925	21.645.000.000	1.138.632.000	5,65 "
1926	22.176.000.000	1.233.003.000	5,96 "
1927	22.593.000.000	1.085.142.000	5,14 "
1928	22.928.000.000	1.194.488.000	5,57 "
1929	23.448.000.000	1.274.595.000	5,80 "
1930	23.734.000.000	885.011.000	3,98 "

Por el cuadro anterior vemos que hasta el año 1930, que marca el principio de la crisis mundial, la situación financiera de los ferrocarriles no había sido mala a pesar de la notable pérdida ya experimentada en el tráfico de pasajeros, debido a la importancia preponderante que tiene el tráfico de carga sobre el de pasajeros en todos los ferrocarriles.

Otro índice más seguro para apreciar la situación financiera de los ferrocarriles es aquel llamado "coeficiente de explotación" y el cual es un número que expresa la relación entre los gastos y los productos de explotación. Mientras más bajo es el valor de dicho coeficiente, más favorable es la situación económica de los ferrocarriles. El valor de ese coeficiente que desde 1890 hasta 1910 se mantuvo entre los valores comprendidos entre 0.65 y 0.67, se eleva para el período comprendido entre 1911 y 1927 hasta valores que oscilan entre 0.69 y 0.77, con excepción de ciertos años 1918, 1919, 1920, 1921 y 1922 en los cuales tiene valores comprendidos entre 0.79 y 0.94.

Ese aumento del valor del coeficiente que, como se dijo, significa una disminución en los rendimientos de los ferrocarriles, se produjo debido, principalmente, al aumento de precios de materiales y jornales ocurridos durante esos años como consecuencia de la guerra mundial, de la dificultad de los ferrocarriles de conseguir el correspondiente reajusto en las tarifas, de la enorme reducción de tráfico y del excesivo costo de la administración de los ferrocarriles en esos años.

Desde 1922 se observa un mejoramiento permanente en la situación ferroviaria, disminuyendo el valor del coeficiente de explotación de 79.5 en 1922 en una forma progresiva hasta tener el valor de 71.8 en 1929, último año de prosperidad general. La observación de ese coeficiente nos lleva entonces a la misma conclusión a que habíamos llegado anteriormente, es decir, aquella de la época influencia de la marcha del tráfico de pasajeros sobre las entradas y situación económica de las empresas.

Desde principios de 1930 en adelante el tráfico se ve notablemente influido por la crisis mundial, que debe ser analizada, separando los efectos de la crisis de aquéllas provocados por la competencia de los otros sistemas de transporte.

Los ferrocarriles, considerados como una industria, en conjunto han experimentado variaciones de importancia perdiendo casi por completo la enorme supremacía que antes tenían sobre los otros sistemas de transportes a larga distancia, y perdiendo, en consecuencia, su carácter de empresas monopolizadoras del transporte terrestre. Para darnos cuenta claramente de ese hecho, basta observar los gráficos números 1 y 2, a los cuales ya nos hemos referido.

Aunque hay varios medios para indicar la importancia relativa de los diferentes sistemas de transporte, no hay ninguno todavía satisfactorio y que por sí solo dé una idea clara del asunto. A más del que ya hemos indicado de mostrar la importancia del tráfico de cargas y pasajeros en cada sistema, se considera el de comparar la importancia relativa de los capitales invertidos, como uno de los mejores para obtener el objeto propuesto. En el gráfico número 3 se puede apreciar claramente la importancia de los capitales invertidos en cada uno de los diferentes sistemas.

Dicho gráfico, que nos da los valores de los capitales invertidos hasta el año 1930 nos hace ver que la industria del transporte caminero estaba ya en ese año a punto de alcanzar la importancia de la industria del transporte ferroviario, siendo las dos únicas industrias del transporte que tienen importancias equivalentes, pasando algo más de los 18.000 millones de dólares los capitales invertidos en ferrocarriles y en algo más de 17.000 millones de dólares los invertidos en el transporte caminero; dentro del último valor no entran los capitales invertidos en los pavimentos de las calles de las ciudades.

En dicho gráfico no figuran los capitales invertidos en el transporte aéreo, por ser insignificantes comparados con los invertidos en otros sistemas; se ha estimado que aproximadamente el total de los capitales invertidos en aeroplanos, aeródromos, rutas aéreas, etc., no alcanza en la actualidad a 500 millones de dólares.

Otro medio también apropiado para juzgar la importancia relativa de los sistemas de transporte es aquel de comparar el número de personas ocupadas por ellos. Según las estadísticas, en el año 1930 se tenían las siguientes cantidades:

Ferrocarriles	1'500.000 personas
Camiones y ómnibus	2'500.000 "
Transporte por ríos, canales y costanero	200.000 "
Cañerías para el transporte de nafta, petróleo.....	22.000 "
Transporte aéreo	8.000 "

Desde ese punto de vista, la industria del transporte caminero supera a la ferroviaria en un millón de personas, a pesar de que en el total dado no se han incluido las ocupadas en la construcción de caminos, los cuales en épocas de actividad representan un número apreciable. Tampoco en el transporte caminero se cuentan, como es natural, las personas que manejan su propio automóvil, ni tampoco los "chauffeurs" particulares, pues en ese caso la cifra total pasaría de 30.000 millones de personas.

Finalizando con el presente artículo y sintetizando muchos de los hechos y conceptos expuestos, podemos decir que en el momento actual los ferrocarriles norteamericanos están pasando por momentos de intensa crisis provocada por la situación general, en primer lugar, y acentuada notablemente por el gran desarrollo del transporte automotriz sobre caminos pavimentados, así como también aunque en menor escala, por el desarrollo de otros sistemas más modernos de transporte. A consecuencia de todo eso el criterio general con que se resuelvan los problemas ferroviarios en los Estados Unidos debe variar fundamentalmente del aplicado hasta ahora, pues los ferrocarriles, habiendo dejado de ejercer el monopolio del transporte, alegan derecho a que se revisen y modifiquen aquellas leyes que los traban en el uso de sus recursos lícitos, con el fin de defenderse de los ataques de sus poderosos y modernos competidores, pero también siempre con el supremo control del Estado, para evitar los abusos a que fácilmente se inclinan las empresas que manejan capitales tan enormes.

QUISIERA SER
UN
VAGABUNDO...

ALFONSO GARCIA MUÑOZ

Quisiera ser un vagabundo...
Para desligarme de prejuicios.
Y vivir al margen de toda hipocresía.
Llevado únicamente por mi ideal de vagar por
los senderos, desconocería las inicuas falsedades
que se miran en el mundo.

Con mi locura de andar, andar siempre sin brújula
y sin rumbo, copiando en mis pupilas la nostalgia
de los atardeceres, ni supiera de la mentida
sinceridad de los amigos.

Ni de la falsa virtud de las mujeres.
Por las solitarias carretteras, iría tras la sombra
de mis propias pisadas, contemplando cómo las
agujas puntiagudas de los penecos, rasgan el azul
hermoso de los cielos.

Vagaría de pueblo en pueblo, sin entrar nunca
a las ciudades, en las que se cree que la corrupción
es el progreso....

Quisiera ser un vagabundo...
Para no conocer el mito de las esperanzas.
Ni basar mi vida en ilusiones.
Ser un vagabundo, para dejar que mi existencia
se deslice oscura, pero tranquila.

Ignorando la dulce mentira del amor.
Ignorándolo todo. La ignorancia me haría feliz.
No sabría de los recuerdos del pasado.
Ni perdería el sueño por el porvenir.
Viviría el presente, masticando las horas con
mis ansias de andar....

Alejado de todos.
Andando en busca de nuevos horizontes, ambu-
laría por los campos sin penas que llorar, ni angustias
que sentir.

Sin preocupaciones.
Sin que nadie me odie ni me quiera nada.
Solo. Muy solo, llevando a cuestas mi deseo
inaudito de perpetua lejanía.

Sin desconfianzas. Ni recelos. Ni temores.

Quisiera ser un vagabundo...
Uno de aquellos seres destinados a rodar etor-
namente, por el polvo de todos los caminos....

NACIONALIZACIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR

AÑO XII

QUITO.—SEPTIEMBRE—OCTUBRE DE 1933

Nº 91

LA NACIONALIZACIÓN DEL FERROCARRIL DEL SUR

SE habla insistentemente, por parte de algunos sectores de la opinión pública, sobre la necesidad de "nacionalizar" el Ferrocarril Trasandino, que constituye, como es sabido, la Empresa más eficiente y bien organizada con que cuenta el país.

EL H. Congreso Nacional, al juzgar por el proyecto que cursa en la Cámara del Senado, trata de abordar este asunto, en forma, naturalmente, que corresponda a su importancia y a los intereses muy delicados que envuelve.

PRESCINDIENDO de consideraciones de orden general, que las expondremos oportunamente, como expresión de nuestras propias ideas de patriotismo, en la compleja y muy difícil materia de que nos ocupamos, podemos decir, por hoy, que es indispensable, como cuestión previa, estudiar la posibilidad en que estamos, para que el proyecto de nacionalización del Ferrocarril del Sur, adquiera su práctica finalidad.

EL señor Interventor Fiscal, empapado como el que más en todos los problemas atañedores a la obra magna, que los ha estudiado y profundizado con gran acopio de datos e informaciones de todo orden, en su último Informe presentado a la Nación, dice:

"JUZGAMOS, que el patriótico anhelo de nacionalizar el Ferrocarril, no podría verificarse sino a base de un arreglo final de la deuda externa, pues mientras se deba todo el valor de esta vía férrea no será posible hacerla propiamente nuestra sino atropellando derechos respetables y protegidos por las leyes americanas bajo cuya jurisdicción se organizó y funciona The Guayaquil and Quito Railway Company. El proyecto de nacionalización si halagueño y grato para el sentimiento patriótico, implica un serio y delicado problema frente a la minoría del Directorio de New York que tiene leyes especiales para obtener su amparo, como ya lo han declarado repetidas veces, y ella representa

a los acreedores o sea al Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros, dueños del capital, invertido en la obra”.

SE ve, pues, que el Gobierno del Ecuador necesita contar con el elemento necesario que le permita obtener, en un momento dado, la redención íntegra del valor de los bonos mencionados, base indispensable de la negociación. Y esto, en el caso de que la minoría del Directorio de New York se preste a los arreglos que, a base de los mutuos intereses y aspiraciones, habrán de llevarse a cabo, para que el proyecto de hacer nuestro el Ferrocarril sea una verdadera realidad. No quisiéramos nunca, en verdad, que el anhelo de nacionalización, quede, por falta de los medios materiales indispensables, sin su inmediata efectividad.

DESCARTAMOS, claro está, el formal acuerdo en el que deben estar, tanto los accionistas extranjeros, como los que integran la mayoría ecuatoriana del Directorio de la Compañía, previo a la finiquitación de este arreglo, a fin de que la administración total, por parte del Gobierno ecuatoriano del Ferrocarril del Sur, no sea el producto solamente de una ley, sino la realización de un convenio en el que se han contemplado voluntaria y legalmente, los derechos de ambas partes interesadas. Y es aquí, en este punto, donde coincidimos, también, con la opinión que la Comisión delegada por el Congreso del año pasado para estudiar ciertos aspectos de la administración del Ferrocarril del Sur, emitiera al respecto, la misma que expone:

“Mientras no se llegue a un arreglo final con los acreedores de la Nación, creemos habría graves dificultades al pretender privar de la supervigilancia de los negocios del Ferrocarril a quienes tienen un derecho indiscutible, como que son los que suministraron gran parte del capital con que se llevó a efecto la obra”.

SUPONEMOS que al dictarse la ley que convierta al Ferrocarril del Sur, en exclusiva propiedad del Estado, todas las posibilidades de su efectuaración, todos los medios de su realización se habrán salvado jurídica y legalmente, en previsión de un posible conflicto que, en vez de favorecer nuestros patrióticos deseos, paralice el proceso de los mismos.

Y, de llevarse a buen término las negociaciones a que nos hemos referido, será indispensable, como una consecuencia de carácter perentorio e inaplazable, que el Gobierno del Ecuador, en guarda de sus propios intereses, proceda a organizar la entidad autónoma, —como habrá de ser la que rija los destinos del Ferrocarril del Sur— desligada en lo absoluto de las inevitables y frecuentes contingencias de nuestra política, a fin de que la Compañía Ecuatoriana del Ferrocarril del Sur, no sea, o se convierta a ejemplo de otras instituciones del Estado, en el blanco de la ambición burocrática, y de todas las ambiciones políticas; o, en el fondo propiciatorio donde han de saciar sus sedes satrapistas los eternos —porque los habrá siempre— devoradores del Tesoro Nacional.

DOS NOTAS ECONOMICAS

NO deberá escapar a la atención de los escritores y pensadores hispanoamericanos que dan prominencia a los problemas sociales de nuestra América, la dirección ideológica que ha ido precisándose en la conciencia mundial desde que inició sus labores la Conferencia Económica de Londres.

I.---LA REVOLUCION

QUE VIENE

La dirección ideológica a que me refiero y que responde a un impulso franco y enérgico de parte del Presidente Roosevelt, va hacia una reforma monetaria tan avanzada y de tan vastos alcances, que no podrá haber habido, en el momento contemporáneo cosa más radical para la vida económica de las naciones. *Estamos a las puertas del tercer grande y noble experimento del siglo: el experimento de la moneda regulada por el Estado y correspondiente a un patrón que ya no es el patrón de oro, ni de plata, ni bimetalico, sino a un patrón que yo llamaría patrón de compra, patrón de mercancía o patrón adquisitivo.*

Esta renovación en las ideas monetarias viene a constituir, he dicho, un gran experimento social, no de menor importancia que al que sigue su curso sinuoso y sorprendente en la Rusia Soviética y en las dictaduras fascistas y casi fascistas de Europa. La reforma monetaria no será ni el socialismo, ni el comunismo, ni el capitalismo. Será una realización armoniosa y hábil de los tres sistemas, porque bajo el régimen de la moneda regulada y del patrón adquisitivo, el Estado moderno podrá responder a las exigencias fraternales del comunismo, a las técnicas y rigoristas del socialismo de estado y a los reclamos comprensibles y naturales del capitalismo.

Pero tal vez me he adelantado en esta visión expositiva. Cabría preguntar algo más acerca de lo que está por pasar o que pasa ya en la vida de las naciones.

Simplificando, y queriendo solamente que estas líneas sean un toque de alarma a las inteligencias investigadoras que viven enamorados de los problemas sociales y económicos, como simples y secundarias fases de la modalidad social, diremos que la reforma consiste en esto; en que el mundo ya no registrará su desarrollo económico a la cantidad acumulada de oro o plata en los sótanos de los bancos, sino a la capacidad de producción y consumo de riquezas de las colectividades humanas, y que para lograr ese nuevo ajuste, las monedas ya no serán precisadas y calculadas por su equivalencia metálica, por su paridad oro o plata, sino por su poder adquisitivo de mercancía y de trabajo.

Las oscilaciones económicas, llamadas ciclos económicos, y que de modo rítmico han sacudido la estructura del mundo, desde los comienzos del siglo pasado, provenían, no solamente de las oscilaciones naturales relacionadas con la producción de riqueza, sino también de la inestabilidad y descorrelación que existía entre la capacidad de producción de riqueza de un modo renovado constantemente por la técnica y las posibilidades de crédito dentro del régimen de una moneda metálica de producción absolutamente inelástica. El régimen monetario exigía el mantenimiento de un triple equilibrio: el equilibrio entre la producción de oro y la producción de riqueza, el equilibrio general interno entre la producción, la inversión y el ahorro, y el equilibrio externo entre la moneda de un país y las monedas de los otros miembros del mercado internacional.

El problema podría haberse enunciado con las mismas palabras de John Mavnard Keynes: conflicto entre el equilibrio interno y el equilibrio externo. Si en un país cualquiera resultaba roto algún eslabón en el mecanismo comercial, los institutos bancarios tenían por deber procurar un reajuste interior que significaba, siempre, la estrangulación de la vida colectiva, porque, a todo trance, la escuela conservadora pedía la paridad oro de la moneda. Conforme al criterio que está abriendo brecha ahora y que se expresó en el mensaje enviado por el Presidente Roosevelt pidiendo la continuación de la Conferencia Económica Mundial, lo principal en la vida del mundo es la conservación del equilibrio interno económico y no el valor oro o valor internacional de las monedas.

Tal vez esta explicación resulte oscura para el lector profano en cuestiones económicas. El asunto, sin embargo, se presta al lenguaje ordinario y sencillo.

Consideremos el caso de la gran crisis mundial que hasta en estos momentos nos abruma. Al efectuarse el colapso bursátil de octubre de 1929 y precipitarse el nivel de los valores, arrobando sus ahorros a millares y millones de familias y arrojando a la calle legiones innumerables de trabajadores, los gobiernos del mundo no pudieron hacer nada para aliviar la situación. A consecuencia de esta incapacidad técnica y legal, cerca de treinta millones de trabajadores se han visto privados, durante tres años ya bien largos, a procurarse elementos de vida. La revolución social, por medio de la violencia y hacia la destrucción definitiva de las instituciones sociales de hoy día, ha sido algo inminente y tal vez secretamente suspirado por muchos inconformes. Pero el Estado, los gobiernos capitalistas, no podían hacer nada. Porque, ante todo, había que conservar la paridad oro de las monedas. El hombre, como criatura con derecho a la libertad y a la vida, venga a quedar supeditado al rigorismo de un concepto vano, de un dogma científico falso. De nuevo el choque entre la ley y la caridad. Entre la letra y el espíritu. Entre Moisés y Jesús.

Pero viene ahora el nuevo evangelio económico y coloca, en primer lugar, la vida de los trabajadores, la alegría de los que amasan el pan y levantan las maravillas de la edad moderna. El Presidente norteamericano declara que lo que importa es restablecer el nivel de los precios, dar trabajo a los que ansían trabajo y procurar felicidad a los que están sobre el mundo. No importa que la paridad oro de la moneda se venga abajo y que un dólar que ayer valía o pesaba tantos gramos de oro venga a pesar hoy la mitad o una cuarta parte. Lo esencial es que las mercancías valgan tanto como ayer. Que los salarios se restituyan al nivel primitivo. Que los gobiernos continúen sus gestión transformadora. Que la vida se viva sin más limitaciones que las que imponen la bondad y la diligencia de los hombres.

El becerro de oro ha caído hecho pedazos a los golpes de un hombre ordinario que tenía, que tiene, sin embargo, la grandeza de estar cumpliendo una misión trascendentalmente humana.

Este nuevo concepto de la moneda representativa, de la moneda de papel regulada y ordenada por el Estado para hacer el bienestar de los pueblos, desplaza las coordenadas del problema social. La cuestión social viene a convertirse en una cuestión monetaria. La amenaza del imperialismo económico, que se tendía sobre las naciones coloniales de África y América como la sombra de una ave de rapaña, se disipa en la luz. La lucha entre unos hombres y otros, entre una clase social y otra, viene a tener perspectivas totales, absolutamente distintas. El problema social debe ser replantado desde estos momentos.

Los escritores y pensadores hispano-americanos, en su grande y digna mayoría, sienten a cada paso la tentación económica. Nada más natural, pues el arte literario, está hoy al servicio de la justicia—más que nun-

ca—y la justicia a que aspiran nuestras muchedumbres involucra una cuestión económica y social. Conviene, pues, que se haga una rectificación inmediata. Habiéndose movido el enemigo, el objetivo de nuestras armas debe ser otro.

Probablemente no será esta crisis la que marque el fin del régimen capitalista. Hay dos consideraciones que favorecen esta tesis. Por un lado, las fuerzas que podrían obrar la decapitación final del sistema de propiedad privada no han llegado aún a la mayoría de edad en los países de Occidente. Por otra parte, los directores de este régimen pueden resultar, de un momento a otro—remozados por los vientos de renovación que soplan sobre la ciencia económica—capaces de

2.—LA CRISIS DEL CAPITALISMO

detener el desastre y realizar las rectificaciones que la hora demanda. De todos modos, a mi juicio, existe la posibilidad de que la gran crisis de este momento sea remediada dentro de los cánones del capitalismo, y hasta eliminada como una amenaza persistente en el porvenir.

La vieja escuela económica tenía como principio mantener la estabilidad de la moneda. Por estabilidad se entendía la permanencia de valor oro de cada moneda, de tal modo que la promesa que los Gobiernos de todo el mundo hicieron en sus leyes monetarias no pudiera nunca ser desmentida. Los gramos de oro que señalaba cada ley debían ser defendidos como un pacto de buena fe. Esta exigencia pudo tener su trascendental alcance frente a las crisis fiscales de las naciones de Occidente, que obligaban a reyes y emperadores a vivir en constante mentira monetaria, envileciendo sus monedas para cubrir los huecos que ocasionaban las guerras de conquista o las oscilaciones naturales del comercio. Favorecía esta crisis la necesidad de infundir confianza al ahorrante en momentos en que las bases del crédito estaban por fundarse firmemente y en que las instituciones bancarias no delineaban características definitivas.

Pero las urgencias de la civilización y el crecimiento natural de las instituciones de crédito, ampliaban el medio circulante en un nuevo sentido. La moneda dejó de ser la pieza acuñada de metal y se convirtió en un pedazo de papel, con respaldo limitado bajo la protección de las leyes y de la integridad moral de los institutos emisores. Esos signos de cambio llegaron a multiplicarse más tarde gracias al uso del cheque y a la expansión de los depósitos hasta una cantidad tal que todo el oro del mundo, extraído en toda la historia humana, no podría permitir en ninguna circunstancia la conversión simultánea de esa moneda ficticia.

Y en efecto: la vida monetaria ha sido un fenómeno de confianza colectiva y la prosperidad de las naciones capitalistas se ha hecho consistir en eso tan frágil. Imaginad que se toma a un hombre y que se le obliga a caminar sobre una cuerda tendida sobre el abismo. Le urgimos a conservar su serenidad y mantener control absoluto en sus nervios. Y si este hombre camina sin vacilar, con la vista fija en una dirección permanente, recorrerá la ruta trágica y nosotros podremos aplaudir su valentía. Pero si un soplo de horizonte cambia el cálculo de su estabilidad, o su equilibrio nervioso falla un instante, el desdichado está de antemano condenado al abismo.

Este hombre que camina sobre la cuerda tendida al abismo, es la sociedad capitalista, trabajando en un régimen de expansión de crédito, con unidades monetarias y derechos tangibles veinte veces mayores que las reservas de oro. Si la producción no sufre oscilaciones naturales; si to-

dos confían los unos en los otros; si los gobiernos no declaran la guerra; si la concurrencia comercial no sacude con violencia ninguna estructura; si todos los hombres resultan como las piezas producidas en serie, uniformes, iguales, entonces, la sociedad irá bien: salvará el abismo. Mas si mañana la producción de cereales excede en un 20% las expectativas del mercado, o hay una maniobra contra alguna empresa, o se amontona un grupo de desocupados frente a la ventanilla de pago de un banco, entonces, todo el mundo corre a convertir sus billetes por oro acuñado y a retirar sus depósitos, o a realizar sus efectos. Los precios bajan precipitadamente. Las bolsas padecen delirium. Se cierran los bancos. Se deprecian las acciones. Millones de infelices pierden sus ahorros de toda la vida. Las familias ejecutadas por los acreedores se van a la calle. El hombre de la cuerda se ha ido al abismo.

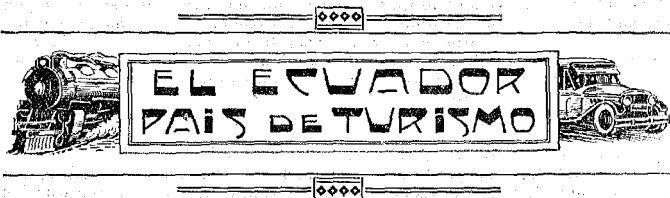
Menos mal que ese sistema estúpido de obligar a andar a un hombre sobre una cuerda, será darle camino amplio donde pueda ir con relativa seguridad. Convenimos en que para un hombre en estado de ebriedad no hay camino seguro. Pero también la cuerda sobre el abismo sólo será ruta segura para ángeles o demonios.

El progreso humano, la creciente rapacidad de producción de riqueza gracias al mejoramiento constante de la técnica y al aporte de las nuevas generaciones, no deberá ceñirse a la producción mezquina de oro o plata, ni se deberá desquiciar toda la estructura de la sociedad capitalista por guardar fidelidad ciega a una mentira absoluta: la posibilidad de conversión de todas las unidades monetarias de un determinado país. Será preferible confesar esa imposibilidad material: inconvertir todas las monedas del mundo de una sola vez, y poner al frente de la maquinaria social, en vez del lema de la estabilidad de las monedas, el otro más genérico y humano, más justo y amplio: el de la estabilidad de los precios.

Si la sociedad capitalista logra esa finalidad trascendental, la expansión del crédito, sobre base firme, podrá impulsar el progreso humano hasta límites desconocidos y acabar con el apremio triste del hambre. Calibán ya no repetirá constantemente, como en la comprensiva tragedia, el triste, aunque humano, *I want to eat*. La distribución que quieren las escuelas revolucionarias se realizará por medio del desbordamiento, y las generaciones que vengan, cada vez más intelectualizadas, más generosas, como dice Wells, podrán cambiar radicalmente el tono de la vida.

N. VIERA ALTAMIRANO

"La Unión", El Salvador, 1933.





LOS problemas que en Europa y América del Norte ha hecho surgir la multiplicación de las estaciones trasmisoras, y sobre todo el constante aumento de potencia de las mismas, han dado origen, como es sabido, a una serie de conferencias internacionales en uno y otro continente destinadas al prolijo exámen de aquéllos y a buscar luego los medios más prácticos y eficaces para resolverlos.

NOTAS Y COMENTARIOS DE ACTUALIDAD SOBRE DIVERSOS ASUNTOS RADIOTELEFONICOS.

Las conferencias internacionales de radiodifusión y las dificultades para resolver los problemas de las interferencias.—Lo que opinan algunas revistas europeas sobre las perspectivas desfavorables que aquéllos ofrecen en la actualidad.

Desgraciadamente el mal que aqueja a la radiodifusión mundial—especialmente la europea y norteamericana—ha adquirido en el curso de los últimos años tales proporciones que, para curarlo radicalmente, harían falta remedios heroicos. Hay países que han construído redes radiodifusoras tan completas y poderosas, que han llegado a dominar zonas enormes fuera de sus propios límites, como Rusia, Estados Unidos, Alemania, etc. Otras naciones han querido luego colmar el retardo en que se encontraban a ese respecto y comenzaron a su vez a crear sus propias redes—como Francia, Italia, Polonia, los países de la Europa Central y otros—que serán no menos completas y poderosas.

Se produjo así muy pronto un estado de "interferencia internacional" que ha ido acentuándose y agravándose hasta crear una situación realmente insoportable para todos. Se trató entonces de recurrir a las "conferencias internacionales", pero los resultados alcanzados hasta ahora en éstas fueron más bien paliativos que soluciones; las naciones que han tomado la delantera en materia de radiodifusión no quieren hacer concesiones sustanciales en la posición privilegiada que han conseguido, y las otras no quieren renunciar al derecho de colocarse o mantenerse en un pie de igualdad con aquéllas.

El plan propuesto por la Unión Internacional de Radiotelefonía en la reciente Conferencia de Lucerna para reorganizar la radiofusión europea dió motivo a largos e inútiles debates que no permitieron llegar a soluciones generales definitivas. Los representantes de Francia y de Gran Bretaña discutieron por una o dos bandas de onda larga; con los de Rusia hubo dificultades por varias longitudes de onda y sobre todo por el excesivo poder de algunas de sus estaciones; los delegados alemanes se quejaron del gasto considerable que para su radiodifusión significaba el cambiar las ondas de muchas de sus más importantes estaciones para aplicar el nuevo plan de frecuencias.

Países que no aceptaron el plan de Lucerna

En suma, se llegó al término de las sesiones manteniendo una especie de "statu quo" o "nuevo compás de espera" mediante algunas medidas y acuerdos de carácter general cuya falla principal reside en el hecho de que no fueron aceptados por todos los países. Efectivamente, los representantes de siete de éstos—Hungria, Polonia, Holanda, Finlandia, Suecia, Lituania y Luxemburgo—se abstuvieron de firmar el laborioso acuerdo a que llegaron los demás países europeos. Pero aún entre los firmantes de dicho acuerdo hubo manifestaciones de reserva que disminuyen la fuerza del mismo, tales como las que formularon los delegados de Francia, Alemania, Rusia, Italia, España, Grecia y otros países.

La mayoría de las abstenciones se han debido a la distribución de la banda de ondas largas. Hungría rehusó aceptar la supresión de la onda de 700 a 800 metros para la estación número 2 de Budapest, según lo establece el nuevo plan de Lucerna. Polonia, Suecia, Holanda, Finlandia y Lituania tampoco aceptaron dicho plan "por el mal tratamiento que reciben en la distribución de la banda de ondas largas".

En cuanto a Luxemburgo, el caso es aún más serio. Este pequeño país, enclavado entre Francia, Alemania y Bélgica, firmante de la convención de Washington y del plan de Praga, no dió su adhesión a lo resuelto por la conferencia internacional de Madrid, en la que bregó inútilmente para que ratificaran la concesión precaria de la onda larga de 1.190 metros que debía emplear en su nueva gran estación de 200 kilovatios. Esta longitud de onda la viene usando en dicha "broadcasting" desde hace meses en transmisiones de ensayo, primeramente, y de carácter "provisional", más tarde, a pesar de haberle sido asignada una onda mediana, de 230,6 metros, por el plan de la Unión Internacional de Radiofonía.

Los delegados luxemburgueses habían insistido nuevamente en la reciente conferencia de Lucerna para obtener "en firme" la onda larga de 1.190 metros que utilizaban en su precitada gran estación desde febrero último, pero lejos de conseguir su objeto se vieron "despojados"—según expresaron—de su onda larga, y rehusaron terminantemente discutir siquiera la adjudicación de una onda mediana—y casi corta—de 230,6 metros que la Conferencia había resuelto concederles para aquélla. Por eso los representantes de Luxemburgo se retiraron de ésta en forma definitiva, cinco días antes de su clausura.

Comentado estas incidencias, la revista inglesa "Wireless World" dice que el plan de Lucerna, sin la firma de todos los países interesados, no es tal plan, y que será necesario que la Unión Internacional de Radiofonía ponga en juego sus poderosos medios diplomáticos si desea que aquél pueda entrar en vigor el 15 de enero de 1934, como quedó convenido.

Añádese en dichos comentarios que, a menos de obviar las actuales dificultades por dichos medios, no será posible poner en práctica el referido plan. Es probable, sin embargo, que la Unión Internacional de Radiofonía, en la asamblea que celebrará en Holanda dentro de pocas semanas, trate de obtener ciertos compromisos, compensaciones razonables o "glissements", para emplear el mismo término diplomático que usa la referida revista, que hagan posible un verdadero acuerdo.

Lo que se opina en España de la última conferencia de Lucerna

La conocida revista madrileña "Radio Sport", ocupándose de la conferencia de Lucerna, expresa, entre otras cosas, los siguientes conceptos, que permiten darse una idea de lo que fué esa asamblea.

No podemos anticipar resultados—dice la revista—porque sabemos que todos los acuerdos han sido acogidos con multitud de reservas, que ya se hicieron en la Conferencia de Madrid, y más tarde en la reunión de Bruselas por todos los países, para desencadenarse de un modo ciertamente impetuoso en la conferencia de Lucerna, la que por momentos se creyó que no llegaría a un final armónico puesto que hubo delegados de varios países que pretendieron retirarse de la misma en forma un tanto violenta.

El problema de reparto de longitudes de onda no puede hacerse más que a base de sacrificios y cesiones por parte de cada país, ya que, como es sabido, el número de longitudes de onda a emplear es bastante limitado, y sólo con un alto espíritu de transigencia, verdaderamente internacional, se puede llegar a un acuerdo.

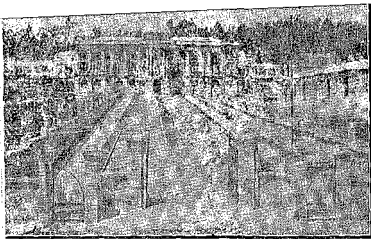
Luego se ocupa de la posición de España en dicha conferencia de Lucerna, país que nada puede ceder, porque apenas tiene para sí, pero que creía tener el derecho a pedir que se le reconocieran servicios prestados y situaciones de hecho innegables, que suponían para otros países la supresión de estaciones emisoras o la cesión de longitudes de ondas. En Lucerna, sin embargo, se negó a España el uso de una onda larga, aunque ante esta conclusión el Estado Español ha resuelto acogerse al anterior acuerdo de Bruselas, que lo reconocía tal derecho.

Mas enseguida reconoce "Radio Sport" que España, sin servicio organizado de radiodifusión, nada puede reclamar en conferencias donde precisamente se requiere que todos los países limiten el número de ondas e incluso el de estaciones. Es bien desairada, por tanto, la posición de quien pretende nuevas conquistas sin poder argumentar ni el derecho de ocupación ni los intereses económicos comprometidos en la construcción de emisoras ya que, las que pretenden implantar, no están ni siquiera en proyecto.

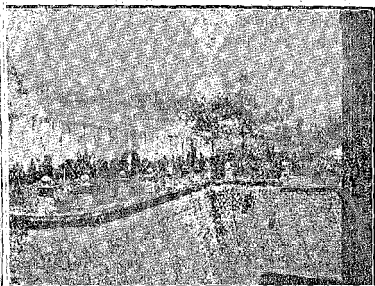
La posición de España, como la de otros países que no siguieron el rápido avance de Rusia, Alemania, Inglaterra, etc., queda considerablemente agravada—como expresa la revista madrileña—porque del desacuerdo, patente en la Conferencia de Lucerna, no se vislumbran más que dos caminos: o el "statu quo" de Praga, ya en exceso anticuado, o la ley del más fuerte, esto es: radiodifusión sin limitación de longitudes de ondas ni potencias.

Y en medio de este caos radiodifusor, parece que Rusia, merced a su modernísima red radiotrasmisora donde figuran estaciones de 500 kilovatios—como la última de Moscú, cuya potencia es de cinco a diez veces mayor que las empléadas en las mejores estaciones europeas—, está decidida a poner en práctica el segundo de aquellos planes: esto es, emplear longitudes de ondas y potencias con entera libertad.

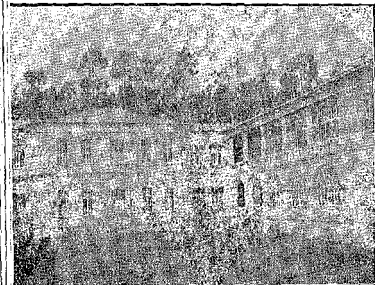
Tal es la apreciación pesimista que hacen del momento actual de la radiodifusión europea los periódicos del viejo mundo en general, pues lo que expresan al respecto las dos revistas antes citadas es semejante, con poca diferencia, a lo que dicen otras publicaciones del ramo editadas en aquel continente.



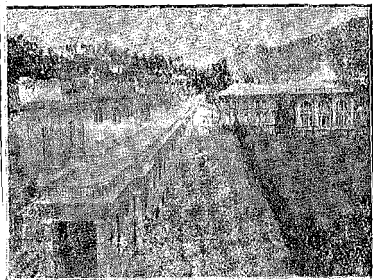
Vista de la fachada de la Administración



Un detalle de la construcción



Pabellón de operaciones; vista exterior.



Un conjunto parcial de los pabellones del Hospital.

EL HOSPITAL "EUGENIO ESPEJO"

Tenemos el honor de recoger en estas páginas una breve reseña de esta obra verdaderamente monumental que acaba de poner sus instalaciones espléndidas al servicio del público, haciendo honor al progreso de la capital de la República.

EL señor General don Eloy Alfaro, por Decreto de 22 de Junio de 1896, creó en Quito la Junta de Beneficencia, para que organizara y administrara el servicio de Beneficencia; pero la Junta no se constituyó sino el 28 de Marzo de 1901 con los Señores: Dr. Carlos E. Tobar, Don Modesto Sánchez Carbo, Don Juan F. Game, Dr. Manuel María Bueno, Don Edmundo Catefort, Don Amable Enriquez Ante, Don Joaquín Gómez de la Torre, Don Jenaro Larrea, Don Ramón E. Patiño E., Dr. Alejandro Cárdenas, Don Pablo Chiriboga, Don Augusto Kistenmacher, Don Juan José Narváez, Dr. Alejandro Reyes V., Don Ludovico Soderstrom y Dr. Pablo A. Vásconez.

El primer empeño del señor General Don Eloy Alfaro, como de sus Ministros: Don Abelardo Moncayo y Dr. Agustín L. Yerovi fue el de construir un Hospital en Quito, que reemplazara al viejo y colonial edificio de "San Juan de Dios", y con ese fin, en 1898, compró el lote mayor de los terrenos del actual Hospital, el mismo que, lo puso a disposición de la Junta de Beneficencia.

Establecida esta, inició la construcción del Hospital, y así el 23 de Mayo de 1901 se colocó la primera piedra del edificio de una manera solemne; con asistencia del Sr. Dr. Dn. Carlos Freile Zaldumbide, Vicepresidente de la República en ejercicio del Poder Ejecutivo, del Sr. Dr. Dn. Felicísimo López, Ministro de Fomento, del Personal de la Junta y de un público numeroso.

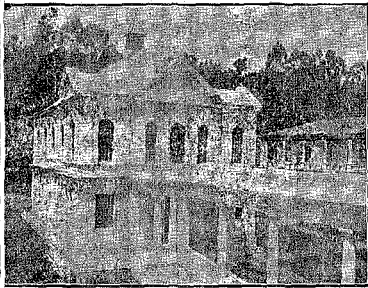
Poco tiempo después se adquirieron dos lotes de terreno contiguos al primitivamente adquirido y en Abril de 1902 se ordenó la construcción del edificio; pero motivos superiores, detienen el propósito. Se obtiene que el Arquitecto Don Francisco Schemidi, levante los planos correspondientes y en Enero de 1903 se inician los trabajos con serio-

Ciudadano de ejemplares virtudes que, en el ejercicio del alto y delicado cargo de Director de Asistencia Pública, ha demostrado con hechos elocuentes que comprometen la gratitud del país, de cuanto

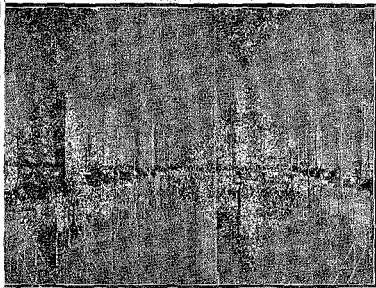
Sr. Dr. Dn.
AUGUSTO EGAS



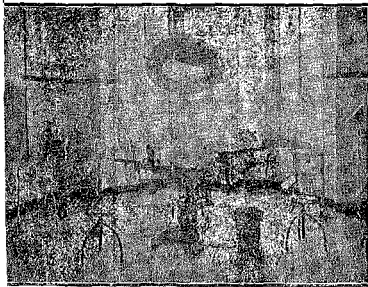
es capaz el esfuerzo individual, bien intencionado y perseverante, cuando se auna con la honradez más escrupulosa y la decisión inquebrantable por la causa del bien.



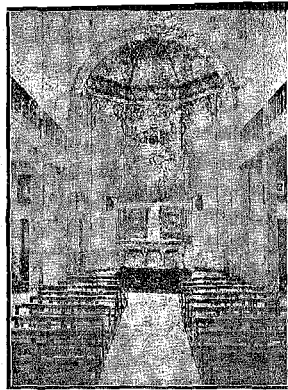
La Capilla. Vista exterior.



Una de las Salas Generales de enfermos.



Una de las Salas de Operaciones.



La Capilla. Vista interior.

dad. El edificio debía levantarse junto a la calle Chile, hoy Avenida Colombia. La obra siguió su curso hasta Noviembre de 1907, en que se suspendió la fábrica y con ello se perdieron los planos. Tan solo quedó levantado un muro de mampostería de ladrillo con frente a la Avenida y un buque de un pabellón contiguo a aquél.

En 1911, la Junta trata de restablecer la construcción; se discute si el predio ya destinado es o no conveniente para la ubicación del Hospital, porque se estimaba que este iba a quedar distante de la ciudad. Hubo un momento en que se opinó por la venta; mas el dictamen de los Doctores Ricardo Villavicencio Ponce, Isidro Ayora, Francisco Cousin, Manuel María Casares, Mariano Peñaherrera E., Francisco Martínez Serrano y el Ingeniero señor Manuel Navarro, en todo favorable a la bondad del predio, concluyó por decidir el criterio de la Junta en levantar el Hospital en el mismo lugar que estuvo acordado.

Siguen los paréntesis por la falta de recursos de la Junta y en 1914, previa consulta a los Arquitectos Guillermo Schoeter y Augusto Ridder, quienes hicieron el antiproyecto del edificio, se llega a contratar con el señor Ridder el trazo de los planos y la ejecución de las obras.

Previo un plan presentado por los Dres. Alejandro Mosquera Narváez, Isidro Ayora y Mariano Peñaherrera E., la Junta, el 8 de Mayo de 1917, reanuda los trabajos del Hospital; mejor dicho los inicia de nuevo, abandonando las obras ejecutadas en 1908.

Para empezar el trabajo, se contrajo un empréstito de S/. 125.000, a treinta años plazo, con el Banco Pichincha, crédito que se lo sigue amortizando

He aquí un caballero. Un caballero como hay y pocos. Caballeros hay muchos. Muchísimos. A cada paso encontramos con personas que sin empacho se dan este calificativo. Pero caballeros como don Temistocles Terán hay muy pocos. Y tal vez son raros.

Por la vida desentramada y caudal que llevan, y que apenas tenemos tiempo de reconocer y analizar si nuestras acciones están dentro de las normas de la equidad y de la decencia, hemos tergiversado el sentido estricto de algunas palabras. Y así decimos caballero a cualquier individuo que usa guantes y botinas, reloj de oro y cargador de pipa; y no nos damos cuenta que aquella figura rumbosa y brillante escondida en su pecho un corazón negro y un alma que no puede brillar con todas las riquezas del mundo.

Los verdaderos caballeros no se exponen a la mirada cotidiana ni a los aspavientos de sus obras. Ellos hayen del baullico y de la vulgaridad. Viven arrojados en la llama de sus propias virtudes. Crean en el bien. La fe de sus convicciones les vuelve serenos, optimistas, generosos. Sus letras son ceras y armoniosas. Las grandes responsabilidades de las acciones humanas se estrella o manasan en la entereza de sus almas.

Cuando alguien le se acerca a uno de ellos y le dice: "Señor, no tengo pan", siempre culleándose, sin que sus labios le tricionen. Alarga la mano dadas y contentas: "Que pase Ud. bien. Qué más le voy...". Y la caridad queda escondida, porque esta virtud no necesita lejanías que la prueben ni perjurios que la consientan.

Otro día se le acerca un trabajador joven y fuerte todavía. Le echa sus avergonzando, no he tenido suerte. He perdido mis ahorros. Tengo hijos...". El caballero piensa y luego contesta: "Hoy no tengo trabajo para Ud. Pero voy a conseguirlo. Regrese después de tres días". El obrero regresa contento a su hogar. Albrira con los ojos de su niño el semblante dulce de su benefactor que le ha quedado impreso en su interior. Recuerda las palabras que le han entrado en el corazón como un canto de esperanza. Su alegría ilumina el rostro de su mujer y de sus hijos. Está seguro de su nuevo trabajo. No duda. No puede dudar. Le ha brindado un caballero. El caballero no miente ni engaña. Una vez recibe una comisión. Esta le dice que sus servicios son necesarios a la sociedad y al país.

"Para qué puedo hacer yo allí, intervenga. Como le cambio habito y no se moviera de allí mientras no oiga la voz de aceptación. Al fin narrador: "Le he hecho un sacrificio, murmura para sí tal vez. Vaya su desmoho. Siéntase. España. Observe. Tiene hijos. Está seguro de que le manda a conciencia lo que le obliga su deber y su honor. "Me voy" afirma después de poco tiempo de labor. Todos le preguntan el motivo. El no responde. El silencio que le nimba habla de maledicencia y de envidia.

Así son los caballeros de verdad; los caballeros como don Temistocles Terán; que jamás dejan caer una sombra en la conciencia.



Don Temistocles Terán

Don Temistocles Terán es un ciudadano justo, sincero, bueno como el pan, cariñoso como el calor que vitaliza los miembros entumecidos. Tiene en su libro un hábito escrito con caracteres indelebles. La hidalgía y la nobleza habitan por él y le acreditan este nombre rubente entre los hombres que honran a una sociedad por su corazón de oro y su alma útil.

Quisiéramos escribir la apología de este ciudadano distinguido, pero temíamos, antes, que entrevistáramos con él y nos encontraríamos en su corazón, escondido su alma, donde encontramos, como un joyel singular, virtudes raras para estos días en que le vanidad es oro, la indecencia virtud, la ambición baja patriotismo.

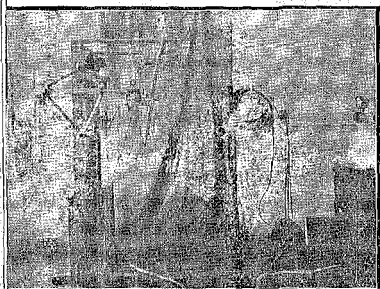
Hoy lo hemos recordado, con toda nuestra simpatía, sólo para dejar constancia de la gratitud que le debe el pueblo no haber interrumpido con egotismos, cuando presidía la Junta de Asistencia Pública, los trabajos del admirable Hospital Especjal inaugurado hace poco.

Escribas estas líneas, sabemos que el Congreso Nacional le ha nombrado su representante en el Directorio del Banco Central del Ecuador.

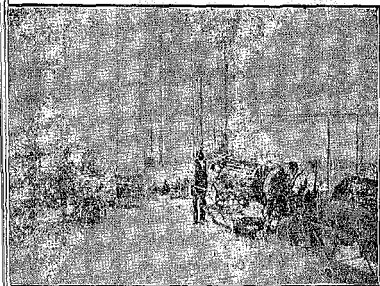
Está bien que un caballero como don Temistocles Terán siga supervigilando los intereses de la Nación.



Esterilización Central.



Instalación de Rayos X.



Taller de Lavandería.



todavía. La falta de recursos obliga a la Junta a suspender la obra en Diciembre de 1919.

La Junta de 1919 reorganiza sus funciones, con los Señores Pallares, Turrán, Albornoz, Gangotena, Vázcones y Gallegos Anda por medio del sistema financiero de obtener capitales de los arrendatarios de las haciendas, en garantía de los negocios, y logran acumular un fuerte capital, con el cual en 1921, ya es posible atender a los trabajos. En 1928 se devuelven los capitales a los prestamistas, con el fondo de pólizas acumulativas contratadas en el Banco de Préstamos, y en el de Crédito Agrícola, y de nuevo la Junta torna a recibir de los arrendatarios otro fuerte capital, cuya amortización está asegurada por el mismo sistema de pólizas en los Bancos de Préstamos, de Almeida & Co. y de Crédito.

Duras pruebas ha pasado la Junta, en el deseo de terminar el Hospital, sobre todo desde hace tres años en que la crisis, con sus estragos, desbarató todo un programa trazado para la conclusión de la obra, sin mayores intranquilidades.

Desde 1921 hasta el día no se ha dejado de trabajar bajo la dirección del Arquitecto señor Augusto Ridder. En Enero de 1929 y por intermedio de la firma Rubbel & Co., la Junta se puso en relaciones con la Casa Schaerer de Berna, para el montaje técnico del Hospital. La Casa Schaerer, después de remitir los Presupuestos y el antiproyecto de las instalaciones, envió al señor Otto Kunz para que estudiara técnicamente las necesidades del Hospital. El comisionado llenó ampliamente el propósito durante cuatro meses a partir de Setiembre de 1929.

El resultado de ese estudio, fue el que se hicieran modificaciones sustanciales en la construcción, se ejecutaran obras no previstas y costosas y se terminara contratando la instalación del Hospital con la Casa Schaerer por escritura de 22 de Abril de 1930. El precio estipulado fue el de 325.000 francos suizos, al que hay que agregar la suma de 13.696 francos por pedidos adicionales no previstos, con lo que da un total de 338.696 francos suizos.

La Casa envió los primeros materiales en diciembre de 1930 y con ellos llegaron el instalador Sr. Kunz y el mecánico, Sr. Schneider. La obra duró un año y fue recibida por la Junta en Diciembre de 1931. La Casa procedió con toda seriedad y escrupulosidad.

Las estrecheces económicas no pronunciaron más como hasta aquí, el

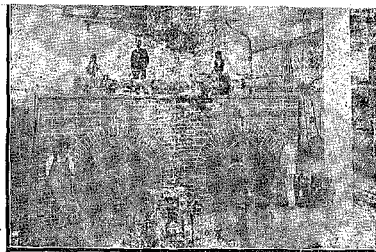
Taller de planchar ropa

Gobierno acudió en auxilio de la obra, hasta que hemos logrado terminarla. Resta aún por dotar de gabinetes, y otras instalaciones y pequeños acabados de poquísimos costo. La instalación de Radiología que se ha adquirido queda por completarse.

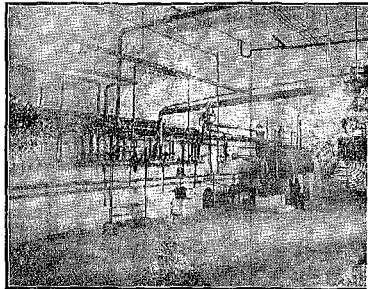
Hasta aquí, el costo total del Hospital, incluyendo la provisión de cuatrocientas veintitrés camas para enfermos adultos y más mobiliario, la dotación apenas indispensable de vajilla y ropa, los saldos adeudados a la Schaeerer y deduciendo lo que se haya empleado en los años de 1898 a 1903, asciende a..... S/. 2'147,157,89.

La superficie de los terrenos del Hospital es de 240.000 metros cuadrados; habiéndose adquirido el predio en esta forma: El 13 de Diciembre de 1898 adquirió el señor General Eloy Alfaro el fundo "San Miguelito" de los señores Buenaventura Malo y Valentina Germán en la suma de diez mil quinientos sucos. El 3 de Julio de 1901, la Junta de Beneficencia compra la quinta "El Recreo" al señor Benjamín Piedra en S/. 6.500 y una cuadra con casa a la señora Francisca Andrade v. de Andrade en..... S/ 3.000. La Junta de Asistencia hace las siguientes adquisiciones en 1929: un pedazo de terreno comprado a Rafael Criollo en S/. 1.290; un terreno y casa a Hermenegilda Pérez v. de Quishpe en S/. 5.300 y un lote de terreno de 3.810 metros cuadrados al Sr. Dr. Dn. Alejandro Romo Leroux en S/. 16.800. Costo total del terreno S/. 43.390,00.

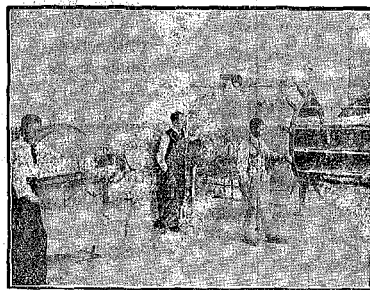
Los servicios de Asistencia, y en especial el Hospital recogerán siempre los nombres de los señores de la Junta de 1919 y en especial los de Humberto Albornoz, Enrique Gangotena y Temístocles Terán, que fueron los elementos directivos de la administración de la Asistencia y que contribuyeron a dar a la Junta la organización económica y administrativa que se ha ido desarrollando.



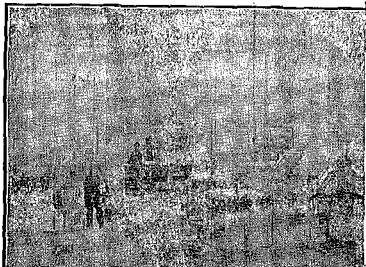
Departamento de Calderos.



Líneas centrales de distribución de vapor y electricidad



Sala de Desinfección de Ropas.



La Cocina

THE GUAYAQUIL AND QUITO
RAILWAY COMPANY

40 Rector Street.

New York, Oct. 2, 1933.

AIR MAIL.

Mr. Manuel A. Navarro, President
The Guayaquil & Quito Railway Co.
Quito-Ecuador.

Dear Mr. President:

I am very pleased to inform you that at the last meeting of the Board held at this office, on September 20th, the Directors approved a resolution submitted by Mr. Erskine Hewitt and seconded by Mr. T. H. Powers Farr, to the effect that in view of the satisfactory earnings shown during the months of July and August, I should be instructed to write you expressing the appreciation of the Board for your efforts and the efforts of the officers and employees in the management and operation of the railroad to bring about such gratifying results in regard to the earnings.

It is a great pleasure for me to comply with the instructions of the Board of Directors and with kindest regards, I am.

Sincerely yours,

(sgd) A. COBO,
Vice President.

THE GUAYAQUIL AND QUITO
RAILWAY COMPANY

40 Rector Street.

New York, Octubre 2 de 1933.

CORREO AEREO

Sr. Manuel A. Navarro, Presidente de
The Guayaquil & Quito Railway Co.
Quito-Ecuador.

Estimado señor Presidente:

Me es muy grato informarle que, en la última reunión del Directorio, que tuvo lugar en esta Oficina el 20 de Septiembre, los Directores aprobaron una resolución presentada por el señor Erskine Hewitt, con apoyo del señor T. H. Powers Farr, en el sentido de que, considerando las entradas satisfactorias que se han obtenido durante los meses de Julio y Agosto, se me instruyera para escribir a usted expresándole el aprecio del Directorio por los esfuerzos de usted, como también de los oficiales y empleados en la gerencia y operación del Ferrocarril, para alcanzar resultado tan grato con respecto a las entradas.

Tengo para mí a mucha satisfacción el dar cumplimiento a las instrucciones de la Junta de Directores y, con especiales saludos de mi parte, soy de usted.

Muy atento y S. S.

(f) A. COBO,
Vicepresidente.

EL FERROCARRIL DEL SUR

Juzgamos oportuno reproducir, sin ningún comentario, en la parte que estimamos más íntimamente relacionada con la administración, los importantísimos informes—publicados por la H. Cámara del Senado—de las comisiones Tercera de Hacienda y Fiscalización Hacendaria y la Especial, constituida en el año de 1931, acerca de las cuestiones, múltiples y complejas, del Ferrocarril del Sur.

Y creemos tanto más necesaria esta reproducción, cuanto que los enemigos de la obra magna, que se empeñan en sostener, malévolamente, una campaña de calumnias y mezquinas tergiversaciones de la realidad, contra los principales dirigentes de la Compañía, necesitan de datos, como los transcritos, para poner a prueba sus aseveraciones.

A ellos, los detractores inconsolables del Ferrocarril, les recomendamos, pues, de manera especial, la lectura de las piezas que siguen. Constan en ellas las deficiencias de fiscalización, los contratos ignominiosos, los negociados y especulaciones de la Empresa; esto es, todo aquello que puede servir para seguir sosteniendo la tesis interesada de que el Ferrocarril del Sur es una trincea y un desbarajuste.

¡Y ahora no hablan los encargados de la propaganda del Ferrocarril, sino Legisladores de austeridad irreprochable, que seguramente no han obedecido a las sugerencias de los dignatarios de la Compañía, para suscribir documentos como los que nos ocupan, con perfecto conocimiento de los hechos e inspirados en un propósito de honradez y de serenidad!

Señor Presidente:

Vuestra Comisión Tercera de Hacienda y Fiscalización Hacendaria ha cumplido con el encargo de visitar la intervención Fiscal del Ferrocarril del Sur y estudiar el Informe del Jefe de esa Oficina señor don Roberto Crespo Ordóñez, dirigido al señor Ministro de Ferrocarriles con fecha 31 de Enero del año actual y destinado a la Nación y especialmente a

los señores Senadores y Diputados de este Congreso, como se expresa en la página 58 de aquél documento que, en forma de folleto se ha repartido entre los señores Legisladores.

El informe que hemos analizado representa un trabajo prolijo, armónico, ampliamente documentado y lleno de detalles para la demostración clara y precisa de todos los aspectos y problemas del Ferrocarril de Guayaquil a Quito en sus relaciones jurídicas y financieras con el Gobierno del Ecuador. Además ofrece abundante información estadística respecto del servicio ferroviario en el último año, que comprueba el desarrollo del país con el aumento del volumen en sus transportes.

Hacia falta un estudio a fondo de la gran cuestión ferrocarrilera que antes de ahora ha sido materia de polémicas entre los investigadores de estos asuntos y, en nuestro concepto, el Interventor actual ha llenado un vacío y, a los aplausos discernidos por la prensa y por los que conocen de esta compleja e intrincada negociación, ha unido el suyo la Comisión del Senado como merecido y franco estímulo para el funcionario que ha sabido cumplir sus deberes con eficiencia, honradez y patriotismo.

La Intervención funciona en una oficina contigua a las del Ferrocarril del Sur, cuya contabilidad se halla centralizada en Quito. Esto permite el ahorro de gastos de local y facilita la permanente intervención en las operaciones y cuentas del Ferrocarril.

A este propósito la Comisión ha visto con agrado que todo el archivo de la Compañía está a disposición del Interventor, quién tiene en su Oficina los principales documentos relacionados con el delicado cargo que ejerce, habiendo pues desaparecido para los ecuatorianos el velo de misterio que envolvía las operaciones del Ferrocarril del Sur, cuando su administración fué extranjera. Contratos, facturas, copias de actas del Directorio de New York, correspondencia, Libros, Guías, Informes, etc., etc., todo está a la orden para análisis, conocimiento auténtico y comprobaciones, como constatamos en nuestras visitas y conferencias.

Con este antecedente queremos referirnos a dos puntos fundamentales cuya realización beneficiaría indiscutiblemente al país, llegando a la consolidación de intereses que coexisten, se asimilan y casi se confunden entre las entidades Gobierno y Compañía. Primero: opinamos por una Resolución del H. Senado recomendando al Poder Ejecutivo y a la Intervención Fiscal el estudio, posibilidades y proyectos de trasladar la sede del Directorio de New York a la Capital ecuatoriana. — Reconocemos lo complejo y delicado del problema en lo que se refiere a suprimir o modificar la representación que tienen en la Junta de New York los accionistas de la Clase "C", o sea los Tenedores de Bonos. Pero si estimamos procedente una iniciativa de parte del Senado de la República para que el Gobierno dirija sus gestiones hacia esta finalidad que indudablemente requiere tiempo para una reforma de los contratos, los Estatutos y especialmente de la Legislación vigente sobre la materia que debería conocer el próximo Congreso. Quizás es hora de dar el primer paso en este sentido, cuando se ha iniciado por parte del Ejecutivo una gestión de arreglo sobre la Deuda Externa, según tenemos conocimiento.

Respecto del Directorio de New York, dejamos constancia de que en la Intervención Fiscal hemos constatado algunas ventajas del funcionamiento de esa Corporación en la metrópoli norteamericana, especialmente en las compras que hace la Compañía de diversos materiales para sus propias necesidades y para cederle al Gobierno para las líneas Quito-Esmeraldas y Sibambe-Cuenca, es decir material fijo y rodante, repuestos; petróleo, etc., etc. Hemos tomado nota de la última compra de petróleo hecha por el Di-

rectorio de New York a un precio muy ventajoso.—El contrato de la provisión de combustible para 1930 fué hecho con la Anglo Ecuatoriana a razón de 1.35 dollar por barrica, precio que fué muy ventajoso con relación al que pagaba antes la Compañía, dando un promedio de 16 centavos de sufre el costo del galón puesto en Durán. El contrato recientemente firmado, según cables que hemos visto, es al precio de 1.15 dollar la barrica, o sea a 20 centavos oro menos que el anterior. Por tanto el Directorio del Ferrocarril pudo obtener para el combustible que usará la Guayaquil and Quito Railway Co en 1931, la considerable economía de \$/ 140,000 más o menos, siendo indudable que esta operación ha sido posible por las vinculaciones financieras de que gozan en los círculos bursátiles de New York los señores Hewitt, Lawrance y Farr, representantes de los Tenedores de Bonos en la administración del Ferrocarril.

El otro punto fundamental a que hacemos referencia es a la posibilidad que dará la nacionalización del Ferrocarril del Sur para centralizar la administración ferroviaria en el Ecuador bajo una sola dirección técnica, con autonomía suficiente para el manejo y desarrollo de los ramales conectados a él, como son el Quito-Esmeraldas, el Sibambe-Cuenca y el Ambato-Pelileo, líneas férreas actualmente protegidas por el de Guayaquil a Quito con préstamos o alquiler de locomotoras y carros, rieles y otros materiales, reparaciones, suministros de petróleo, etc., etc., según hemos visto de diversas cuentas en los Balances de la Compañía.

El Interventor Fiscal, muy acertadamente, ha dado especial atención a investigar el origen, antecedentes y mas detalles de la Deuda Externa del Ecuador, para ofrecernos un informe de su estado actual. Respecto de este Capítulo queremos llamar seriamente la atención del H. Senado sobre el gran asunto debatido y que se relaciona con los Bonos de Preferencia del Ferrocarril del Sur, papeles redimidos o adquiridos por el Gobierno ecuatoriano en su condición de garante de The Guayaquil and Quito Railway Co., hecho jurídico e indiscutible que no reconoce el Directorio de la Compañía. Del estudio que hemos verificado observamos que sigue planteada la cuestión entre el Gobierno y la Intervención Fiscal por una parte y por otra el Directorio de New York que en varias sesiones ha ordenado la eliminación de la Cuenta "Bonos de Preferencia" y ha gestionado ante los Fideicomisarios respectivos la cancelación de la hipoteca del Ferrocarril que respalda estos Bonos que se hallan en poder del Gobierno.

Afortunadamente el Poder Ejecutivo y la Intervención Fiscal han asumido una actitud enérgica sobre la materia y han demostrado en forma irrefutable lo absurdo e inaceptable de aquellas resoluciones. La Comisión no conoce una revocatoria o reconsideración de esta orden impartida por la más alta autoridad de la Compañía, como es su Directorio, y si los funcionarios del Ferrocarril que actúan en Quito no la han ejecutado todavía, es indudablemente en fuerza de su honorabilidad y patriotismo.

Con respecto a la fiscalización del Interventor sobre la contabilidad, operaciones y contratos, entradas y gastos, etc., etc., de la Compañía del Ferrocarril, observamos que es eficiente, no obstante el pequeño número de empleados de que dispone su Oficina.

Observamos complacidos que la Intervención Fiscal se mantiene en contacto con la Contraloría General de la Nación para la defensa y cuidado de los intereses del Fisco y así vemos que en el Balance General de la República, cortado al 31 de Diciembre de 1929, se anotan correctamente en el Haber del Estado las Deudas de la Compañía del Ferrocarril por concepto de los Bonos garantizados y la Compañía a su vez hace figurar en su Pasivo los mismos valores.—Además los Balances de la Contraloría y del Ferrocarril coinciden en las cifras correspondientes al Stock de acciones que tenía

el Gobierno originariamente desde el contrato de Junio de 1897, y las que adquirió después de la "Inca Company", esto es las del Stock Preferido y del Stock Común Clase "B".—Mediante esta labor conjunta de las oficinas de fiscalización se ha logrado hacer luz en cuestiones de tanto valor y se han definido con precisión derechos y obligaciones entre el Estado y la Empresa que construyó su principal vía férrea.

Especial cuidado puso la Comisión del Senado en el estudio e investigación del estado financiero de la Compañía del Ferrocarril en lo referente a su Presupuesto General con relación a sus entradas en el presente año en que se ha acentuado la crisis económica y necesariamente tenía que sufrir esta empresa de transportes. Nuestro interés nacía especialmente en la necesidad de comprobar si el Ferrocarril podrá pagar las cuotas destinadas al servicio de la Deuda externa, habiéndose fijado para este año en el plan de Coverdale & Colpitts, en la suma de \$/. 700.000 y para el Presupuesto Nacional de 1931 la cantidad de \$/. 950.000.

El Interventor Fiscal tenía practicado el análisis de Entradas y Gastos en el primer semestre del año en curso y notamos que, inmediatamente que se observó la disminución de entradas, los administradores del Ferrocarril hicieron bajar los gastos para nivelar la situación económica de la Compañía.

Por otra parte sabemos que las cuotas que debe entregar la Compañía al Gobierno para el servicio de Bonos se están consignando puntualmente habiendo ingresado a la Caja Fiscal más de \$/. 500.000 por este concepto y es de esperar que la Compañía sin mayor esfuerzo contribuirá para el Presupuesto nacional de 1931 con los \$/. 950.000 que constan en la Proforma del Ejecutivo.

Todos los ecuatorianos sabemos del costo fabuloso del Ferrocarril del Sur por los derroches en su construcción y por la depreciación con que se vendieron en el exterior los bonos emitidos para la consecución de los capitales necesarios y por esto nos interesaba a los de la Comisión tener el dato exacto del costo de la vía y del material rodante, valores que figurarán en primera línea en el Activo de sus Balances. Los técnicos Coverdale & Colpitts hicieron una reducción mayor al 50 por ciento en el avalúo practicado, pues de más de 26 millones de dollars que figuraba en 1925 el costo del Ferrocarril, dejaron en la nueva contabilidad nada más que 11 millones, castigando así fuertemente esta partida. Por otro lado, correctamente la Compañía se ha cargado en su Pasivo todo el monto de acciones y los Bonos de Preferencia y Bonos comunes en esta forma:

Stock Preferido y acciones comunes.....	\$/. 61'415.000
Bonos de Preferencia.....	12'430.000
Bonos de Primera Hipoteca.....	54'040.000
Total.....	\$/. 137'885.000

Si tenemos en cuenta estos valores hecha en su principal partida del Activo, como es el costo del Ferrocarril, se explicará la cifra fabulosa y alarmante que figura en los Balances como pérdida. El 1º de Enero de este año fue.....

\$/. 71'774.011,36
71'145.088,89

y el 31 de Julio último llegaba a.....

Diferencia a favor..... \$/. 628.922,47

Esta cifra última demuestra que el Ferrocarril del Sur vá prosperando, pues ella representa las mejoras realizadas en los últimos meses y en esta forma vá aumentando el valor del Activo de la Compañía por inversiones en la vía, material rodante y edificios.

.....

JOSE V. TRUJILLO,

R. ARREGUI M.

ALFREDO COLOMA.

Quito, Setiembre 20 de 1932.
Señor Presidente de la H. Cámara del Senado.
Ciudad.

Señor Presidente:

Los suscritos, designados por la Honorable Cámara del Senado del año anterior para ciertos estudios relativos al Ferrocarril del Sur y al problema de la Deuda Externa, con cargo de presentar un Informe al Congreso Nacional y al Poder Ejecutivo, constituidos en Comisión, hemos estudiado con prolijidad todo cuanto consideramos conducente al mejor cumplimiento de nuestro importante, difícil y delicada misión, y hemos llegado a varias conclusiones que sintetizan el resultado de nuestra labor y que constituyen la materia del presente Informe.

Compleja ha sido para nosotros, Señor Presidente, la obligación que nos impusiera el Honorable Senado del Congreso de 1931, pues el estudio de la vasta Empresa denominada Ferrocarril de Guayaquil a Quito, lleva en sí muchos puntos de vista y problemas trascendentales, cuya dilucidación y exámen ha sido objeto de nuestra detenida atención. La Comisión Legislativa, consciente de su responsabilidad, ha trabajado asiduamente, por varios meses, con el propósito de penetrarse de las cuestiones de importancia tan vital como todas las que se relacionan con el Ferrocarril del Sur y que han sido tratadas por la prensa nacional.

Para el cumplimiento de nuestro cometido, hemos contado con la leal cooperación del señor Interventor Fiscal del Ferrocarril, quien nos ha facilitado documentos, informaciones, etc., y, válganos la oportunidad para reconocer la eficiente labor hecha, en el seno de la Comisión, por el señor Crespo Ordóñez, con el contingente de su versación en los asuntos ferrocarrileros y su asiduidad en el trabajo, que lo han colocado en situación de satisfacer debidamente las exigencias de cargo tan delicado y de tan serias responsabilidades, dándonos a conocer todo cuanto necesitábamos, tanto del archivo de la Compañía como de su Oficina.

Además, dejamos constancia de que el señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril nos ha proporcionado las facilidades necesarias para el mejor conocimiento de los puntos que nos interesaba investigar y para el efecto nos ha enviado contratos, documentos, y varias informaciones que le hemos solicitado. La Comisión acaba de hacer un viaje de inspección a toda la línea del Ferrocarril con el objeto de conocer personalmente los detalles de la administración misma y ha tenido la cooperación franca de los principales funcionarios de la Compañía; ha visitado detenidamente la mayor parte de sus Estaciones, examinando su Contabilidad, movimiento de pasajeros, carga, etc., etc., y ha atendido observaciones y sugerencias que se lo han hecho con respecto a tarifas y otras condiciones del transporte.

.....

En el curso de nuestras sesiones hemos examinado todo cuanto se relaciona con la Administración Ferroviaria en general, y nuestra impresión ha sido favorable; pues, es innegable que una de las más serias y eficaces organizaciones que tiene hoy el país, es la del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, y se comprueba nuestra afirmación por el empeño de todos los empleados del ferrocarril en la observancia estricta de lo establecido por el Reglamento en lo referente al itinerario de los trenes; la atención inmediata para los respectivos servicios en todas las estaciones; la honradez en el cobro de las tarifas y entrega de la carga, pues, los reclamos hechos versan sobre objetos de poca cuantía y en la mayor parte son por causas provenientes de errores que sobrevienen en un movimiento tan considerable de recibir y entregar los bultos de carga.

Hemos examinado los gastos generales de la Compañía, y, por lo que concierne a los sueldos, considerada la grande importancia de las gestiones ferroviarias y lo arduo del servicio, los juzgamos equitativos y algunos aún inferiores a los de muchos empleados públicos de igual importancia.—Los sueldos en dólares que se aseguran perciben varios empleados, no existen; todo el Presupuesto de la Compañía está fijado en sucres, y es aprobado anualmente por el Gobierno. Desde el año de 1927 los sueldos se han reducido para todo el personal del ferrocarril, y a mediados del año pasado, por iniciativa del Presidente del mismo se disminuyó un 10 por ciento a todos los empleados, con excepción de los que reciben menos de \$/ 200,00 mensuales.

Los roles de pago se hallan conformes al Presupuesto aprobado anualmente por el Gobierno y se pagan por quincenas, con excepción del Departamento de la Vía que se hacen por mensualidades.

Con respecto a gastos extraordinarios, especialmente los que se relacionan con derrumbes y daños en la vía se realizan todos por comprobantes y los respectivos roles, controlados por varios Jefes de departamento. El Pagador del Ferrocarril entrega el dinero a cada trabajador y empleado, sistema que garantiza en lo posible la correcta aplicación o inversión de los fondos.

Especial atención ha merecido de parte de la Comisión el exámen y conocimiento de los contratos para la provisión de materiales para el ferrocarril. Hemos leído los contratos para el suministro de durmientes, petróleo, etc., etc., y nuestra sincera y leal opinión es de que todos ellos son equitativos, se ajustan a las condiciones normales de seguridad y están cumpliéndose por parte de los contratistas en la proporción que la Compañía solicita. A este propósito examinadas también las condiciones de varios contratos en años anteriores, que dieron origen a ciertas acusaciones públicas por la provisión de leña y durmientes para el Ferrocarril, del archivo del Gobierno y de la Compañía hemos deducido que aquellas denuncias quedaron sin poder comprobarse a pesar de que se ha exigido por los funcionarios del Ferrocarril que el Ministerio de Obras Públicas aclare esta situación.

La fuerte inversión que hace el Ferrocarril del Sur en petróleo extranjero nos indujo a dedicar atención a este problema cuya solución sería el adquirir ese combustible nacional de las minas del Cantón Santa Elena, siempre que su precio, si no inferior, sea igual al que corresponda a ese artículo importándolo del exterior. Con este objeto nuestra Comisión efectuó una visita a las minas petroleras y ha deducido que puede recomendarse al Ferrocarril del Sur que el abastecimiento total para sus necesidades puede verificarlos dentro del país, pues la capacidad de producción es suficiente y la calidad del petróleo excelente, según informaciones de varios maquinistas extranjeros.

De la contabilidad de la Compañía del Ferrocarril aparece que el costo del galón de petróleo en 1925 era el de \$/. 0,31 y desde aquella fecha ha ido bajando gradualmente hasta ahora que en sus balances lo tiene reducido a 14 centavos.—La mayor parte del petróleo que recibe hoy el Ferrocarril es al doctor Francisco Illescas Barreiro, arrendatario de las pertenencias de "La Carolina", mediante un contrato que conocemos, en el que se establece el precio de 0,76,5 dólares la barrica de 42 galones, o sean \$/. 4,95 la barrica y el galón a \$/. 0,11.—Es de advertir que en los libros de la Compañía se acostumbra anotar el precio o costo del petróleo distribuido a todo lo largo de la línea ferroviaria, en sus diversos tanques, y por este motivo figura ahora con 14 centavos el galón, sirviendo la diferencia de los 3 centavos para cubrir las pérdidas en evaporación, residuos, etc., etc. Para el balance anual la Compañía anota las existencias de petróleo al 31 de diciembre y entonces verifica el reajuste de esta cuenta y acredita la diferencia a gastos de operación.

Los gastos de combustible hechos por el Ferrocarril fueron de..... \$/. 1'500.000,00 aproximadamente en el año 1926 y se han reducido en los años posteriores hasta quedar más o menos en \$/ 700.000,00 que corresponden al año 1931.

El ferrocarril ha renovado constantemente muchos miles de durmientes en toda la línea y los adquiere de empresarios que mantienen sus contratos con la Compañía, siendo el principal el Sr. Marco A. Restrepo, quien ha verificado las siguientes entregas:

1930	18.586
1931	29.879
1932 (hasta Mayo)	19.542
Total.....	<u>67.957</u>

La cuenta de anticipos a este Sr. al 31 de Mayo último arroja un saldo de \$/. 204.157,77 que se descompone en la siguiente forma:

Por anticipos	\$/. 187.318,59
Intereses al 6% anual.....	16.839,27
Total.....	<u>\$/. 204.157,77</u>

El contrato suscrito entre la Compañía del Ferrocarril y el señor Restrepo es por escritura pública, en la que hipoteca una de sus propiedades en garantía del adelanto que recibe, el que va descontando a razón de \$/. 1,00 por durmiente entregado en la Estación de Ambato. Este contrato es por 300.000 durmientes, para entregarse 60.000 por año y se han limitado a las cantidades arriba indicadas por las circunstancias económicas del Ferrocarril.

Otro contratista de durmientes es el Sr. Manuel Zurita Toledo con el Sr. Manuel Granja Cevallos, quienes han recibido un adelanto de \$/. 60.000 y devengan el interés del 6% anual, por cuyo concepto se les ha cargado en cuenta al 31 de Mayo del presente año la suma de \$/. 1.200. Los proveedores de durmientes en la costa que han entregado antes y entregan actualmente son los Sres. Gabriel Núñez, Héctor Cedeño, C. Alvarez y debe entregar el Sr. Zurita Toledo, por cuyo contrato se nos ha informado que el Sr. Granja Cevallos tiene lista una cantidad que no le ha recibido aún el Ferrocarril. Las maderas de las traviesas que se adquieren en la costa son de guayacán y mangie, y los precios que se pagan a todos los contratistas son de \$/. 5,50 por la primera clase, \$/. 4,50 por la segunda. Los principales proveedores de durmientes en la sierra son los Sres. Marco A. Restrepo, Nicholls Hnos. y Fausto Sevilla, a quienes se les compra a razón de \$/. 3,50 en

da durmiente puesto en las Estaciones de Ambato y Chanchán. La Comisión tomó datos informativos del Ayudante del Ingeniero, en su oficina misma de Ambato, quien estaba encargado de la recepción de durmientes; y según ese informe las traviesas adquiridas son de madera de la mejor condición que puede conseguirse en los lugares montañosos de la sierra y cuya duración calculaba de dos a tres años.

En el mes de Agosto último la Comisión verificó un viaje de inspección a la línea férrea y a sus principales Estaciones y observó que la vía se hallaba en buenas condiciones y que se cambiaban los durmientes en varios lugares y se realizaban trabajos en el río Chanchán, relativos a muchas obras de defensa. La Comisión se detuvo en Ambato, Riobamba, Huigra, Bucay, Alfaro y Guayaquil, con el objeto de estudiar la contabilidad de esas oficinas del Ferrocarril y conocer personalmente todos los detalles del servicio ferroviario. El examen de los libros que lleva cada Jefe de Estación, dejó en el ánimo de la Comisión una impresión favorable por el sistema que se emplea y porque siempre se halla al día, con los respectivos saldos de dinero que, en todos los trenes de pasajeros que vienen a Quito, se romesan al Cajero General, donde se centralizan todos los fondos de la Compañía; por manera que las recaudaciones diarias de todas las Estaciones se remiten a la oficina principal de Quito. La organización técnica de la marcha de los varios trenes que corren en la vía es algo muy recomendable y esta delicada labor se halla a cargo del Jefe Despachador que tiene su oficina en Huigra y desde donde da las órdenes necesarias para evitar choques de trenes y dificultades del tráfico. Visitamos el Almacén y los Talleres que tiene el Ferrocarril en Durán (Alfaro) y notamos que todo se hallaba en orden y las existencias de materiales o mercaderías eran las indispensables para el mantenimiento y reparación del equipo rodante; tomamos informaciones respecto de la recepción de petróleo, durmientes y otros materiales, comprobando que en estas operaciones había siempre el respectivo control y exactitud en la contabilidad que se lleva. La Comisión ha observado que dada la magnitud de las necesidades del Ferrocarril del Sur, ciertos materiales tiene en escasa cantidad por haberse suspendido los pedidos a New York en los últimos meses.

Posteriormente hemos visitado también por varias ocasiones las oficinas centrales del Ferrocarril en Quito. Hemos analizado su sistema de contabilidad y conocido sus principales cuentas que son llevadas correctamente por los métodos modernos que se usan en los Ferrocarriles extranjeros, completados con la estadística ferroviaria. De todos los datos e informaciones que obtuvimos en las Estaciones, tuvimos la respectiva comprobación en la Oficina de esta ciudad mediante documentos, comprobantes, etc. etc., que por orden del Sr. Presidente del Ferrocarril se pusieron en la forma más amplia a disposición nuestra, y tuvimos oportunidad de apreciar la labor de muchos empleados honorables y competentes que se hallan al servicio de la Compañía más de 25 años.

Hemos comprobado en nuestras visitas que los fondos del Ferrocarril se hallan depositados en varios Bancos de Quito y deseosos de conocer el saldo existente en Caja, solicitamos del Cajero del Ferrocarril una revisión de sus libros y verificamos un arqueo que dió como resultado la exactitud del saldo de Caja el 24 de Agosto, con la existencia de valores que se componía de un giro por \$/. 10.000 sobre Guayaquil, dos cheques de comerciantes de esta plaza, sobre Bancos de Quito, una existencia de \$/. 525,50 en efectivo y pequeños adelantos o suplidos a los empleados, dentro del sueldo de la quincena respectiva. La Comisión felicitó al Cajero del Ferrocarril, el honorable Sr. Dn. Luis Chiriboga G., por la manera como llevaba sus cuentas y el resultado del arqueo que le hiciera la Comisión. El saldo en aquella fecha fue de \$/. 20.587,20.

Modesto A. Peñaherrera.—J. M. Pérez E.—José María Ayora.

COOPERATIVA DE CONSUMOS Y FONDO DE PREVISION DEL OBRERO

ESTADO ACTUAL DE LA INSTITUCION. — CONSIDERACIONES GENERALES. — BALAN- CES MENSUALES. — ALMACEN. — COLONIA FERROVIARIA. — DATOS E INFORMACIONES IMPORTANTES.

Quito, a 20 de Octubre de 1933.

Señor Vicepresidente de la
Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero.
En la ciudad.

Señor Vicepresidente:

Por el digno intermedio de usted me permito someter a la consideración del Directorio, en que preside con acierto, el Informe que, en mi carácter de Presidente de la Institución, he formulado, correspondiente al tiempo que he estado al frente de la Gerencia, por subrogación encomendada, de acuerdo con el Art. 33 de los Estatutos.

CONSIDERACIONES GENERALES. Conocidas son las circunstancias por las que han atravesado todas las Instituciones de derecho público y privado en el país, y en el mundo entero, a partir del año 1930, en que tomó caracteres de violencia la crisis que aún continúa, y que muy pocas esperanzas tiene de resolverse en forma satisfactoria.

En tales condiciones, no es de suponer que la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero hubiera podido sustraerse a los generales efectos de depresión y constituir, excepcionalmente, una organización como si dijéramos al margen de las demás. Sin embargo, dado el carácter peculiar que la distingue y los elementos con que cuenta para su sostenimiento, puedo decir, con fundamento cierto, que, si no ha llegado a la culminación de los deseos que tuvieron en mientes sus fundadores, ha podido sí capear el temporal y mantenerse en una situación, no diremos boyante, a lo menos holgada y capaz de que, dentro de ella, puedan desarrollarse sus actividades, a cual más beneficiosa para los asociados.

No quiero decir que, al momento de hacerme cargo de la Gerencia, hubiesen recrudecido las condiciones adversas de operación de la Cooperativa. Al contrario, dentro de un existir que pudiéramos llamar normal en medio de la crisis, la Institución no ha hecho sino continuar el rumbo inicial que, con tanto acierto, supo imprimirle el señor M. A. Jarrín G., quien, durante cinco años, ha permanecido al frente de la Gerencia, con el general beneplácito. Ajeno por temperamento, por idiosincracia, si se quiere, a todo cuanto pudiera traducirse, si no en adulación, por elogio inmotivado, me abstengo siempre de prodigarlo; pero, en este caso, no es más que acto de estricta y severa justicia el consignar aquí, que la labor del señor Jarrín ha sido altamente beneficiosa para la colectividad; pues ha sabido desarrollarla dentro de un marco de severa honradez, disciplina, y eficiencia.

Demás está decir que esas condiciones, y no otras, son las que, precisamente, se necesitan para manejar los destinos de una Institución como la Cooperativa, que, aun cuando está gobernada por Estatutos bien meditados y por un Directorio compuesto de personas, por igual interesadas no sólo en su mantenimiento normal, sino, más aún, en su progreso constante, no podría subsistir si el Gerente, esto es la persona más íntimamente ligada a la Institución y a la que más directamente están sometidos los intereses de la misma, no estuviera dotado de cualidades que, para el efecto deben ser, hasta cierto punto, excepcionales.

Así lo reconocen todos cuantos, en el mundo, han tratado de estos asuntos, tomando en cuenta que las cooperativas, por su carácter peculiarísimo, acaso se distinguen de las demás Instituciones similares, de modo especial en lo que a su organización eficiente se refiere.

Recuerdo ahora lo que dice don Felipe Gómez Cano, en su libro titulado "Qué es y cómo se funda una Cooperativa de Consumo", aun cuando reconozca que sus palabras no pueden aplicarse estrictamente a la nuestra, cuyo Directorio jamás ha entrado la acción privativa del Gerente:

"Para que una Cooperativa de consumo marche normalmente, ha de tenerse muy en cuenta que impera el principio de autoridad y el grado de competencia del personal que se halle al frente de ella.—Como ha dicho muy atinadamente el Padre Teodoro Rodríguez:—"Las Cooperativas marchan bien cuando hay un individuo con altruismo o caridad bastante para hacer obsequio a sus compañeros de sus iniciativas, de su trabajo, de su talento comercial, de su voluntad enérgica para hacer cumplir a todos con su deber, aun a costa de asumir odiosidades, de tener los consiguientes disgustos y el sinnúmero de preocupaciones anejas a la dirección de una empresa cualquiera. Si falta ese hombre, o no se le encuentra, o después de encontrado se le aburre con impertinencias y celos del Consejo, o se le derrota en una Junta general, como suele suceder, debido a influencias de envidiosos e intrigantes, la Cooperativa se derrumba o lleva una existencia precaria, cuyos frutos no compensan los sacrificios del cultivo. Por millares se cuentan las fracasadas en esta forma".

Con estos antecedentes, hemos de convenir en que se necesitan, no sólo la base de honradez y los amplios conocimientos para manejar los intereses de la Cooperativa, sino también de una amplia visión dentro de la cual no deben excluirse la severidad, la disciplina, la negativa unas veces, la condescendencia otras; el acierto, siempre, en el trato con la multitud heterogénea de los accionistas y afiliados; haciendo, si cabe, un estudio psicoanalítico de cada uno de sus caracteres, para evitar el error y salvaguardar, en todo caso, los altos intereses de la Institución.

NEGOCIO Y SERVICIO. Ahora, quiero referirme más concretamente a la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero, establecida en Quito, para tratar de algunos asuntos que más directamente le conciernen y deben ser conocidos, no solamente por el Directorio, sino por todos los accionistas, por los afiliados a la Hermandad Ferroviaria, Institución generatriz de la Cooperativa y, en fin, por todos los empleados y obreros de "The Guayaquil & Quito Railway Company" que, de uno u otro modo, tienen algo que ver con la Institución. Al establecerse la Cooperativa de Consumos, se tuvo en cuenta (por lo menos este es mi criterio) que no se trataba tan solo de hacer un negocio en favor de los accionistas, sino, y de manera primordial, establecer un servicio, antes desconocido, en favor de los empleados y obreros de la línea del Ferrocarril, imponiéndoles, por cierto, obligaciones que luego habrían de redundar en su positivo beneficio.

Las condiciones del empleado y, sobre todo, del obrero, antes de que se estableciera la Cooperativa, eran bien conocidas, para que haga enumeración de ellas. Sin embargo, de paso, recordaré algunas, por cierto, las que más saltan a la vista: anteriormente, el trabajador, con salario escaso, generalmente pignorado en manos de los agiotistas antes de que llegara el final de la quincena para percibirlo, tenía de confrontar situaciones, no solamente difíciles, sino verdaderamente desesperantes, cuando quiera que la necesidad le obligaba a ello: enfermedad de la esposa, de los hijos, de los padres o allegados, que imponía inmediata atención y pago de igual naturaleza a quien la prestaba, le obligaba, acaso, a cometer actos reñidos con la corrección.

De otro lado, y en el caso más afortunado de recibir el jornal íntegro, quizás no se hacía sordo a la insistente llamada de los amigos, para ir en busca de vicios y placeres, quedando, como consecuencia natural y desgraciada, por cierto, el hogar sin amparo, los hijos desnudos, y sin que nada hubiere como respaldo para aliviar tan lamentable situación.

Aquí es, precisamente, cuando viene la Cooperativa de Consumos en auxilio del Obrero, no tan sólo para enseñarle el camino de la corrección, imponiéndole obligaciones beneficiosas, sino para ser el amparo de la familia, mediante el ahorro forzoso, por una parte, y gracias a las amplias facilidades con que cuentan, para solventar cualquier problema económico, en los muchos casos de calamidad o desgracia, que nunca dejan de presentarse. Así es como la Cooperativa, mediante la unión íntima que tiene con la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, y merced también a la buena voluntad en todo tiempo manifestada por los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril del Sur, ha podido llevar a cabo durante los primeros cinco años de su existencia, una labor social, altamente humanitaria, beneficiosa para sus asociados; y todo ésto sin desmembrar medio centavo de su capital, siempre en aumento, y más bien con una pequeña utilidad, que debe tenerse como muy satisfactoria, en medio de la crisis general que atravesamos.

Aquí es del caso volver a lo expuesto al principio; es decir, a la consulta de si debe primar el *negocio* sobre el *servicio* o éste sobre aquél. Para hablar en rigor de verdad, y tratando la cuestión simplemente desde el punto de vista del negocio, acaso sería mejor liquidarlo en cualquier momento, con la seguridad plena—esto sí—de que no va a resultar pérdida ninguna para los accionistas; pero también teniendo en cuenta que las utilidades, que en ningún año han pasado del 6%, acaso no correspondan a lo que podría esperarse de una Empresa, en la que se ha invertido un capital, cualquiera que éste sea, para obtener el mayor rendimiento posible.

Pero si se trata de la enorme bondad del *servicio*, ha de convenirse en que como Institución social, y tomados en cuenta los fines que persigue, sus elementos constitutivos y los propósitos que presidieron su organización, no sólo es conveniente, más aún, es de estricta necesidad el conservarla a todo trance, aumentando, si posible, su radio de acción, para que mejor responda a su objeto.

Demos el evento de liquidación de la Cooperativa. ¿Qué ocurriría entonces? Hecha la división de su activo y pasivo, entre los accionistas, éstos, sin obligación ninguna para continuar verificando depósitos de ahorro, verían desaparecer inmediatamente su pequeño aporte individual y, en lo posterior, ya no podrían acudir, como lo hacen ahora, en cualquier momento de calamidad, a la Cooperativa de Consumos, que no deja de atenderles, sin ninguna de las exigencias, de carácter legal según entiendo, que tienen las demás Instituciones de Crédito.

Y este servicio debe subsistir, lo repito, por su carácter eminentemente social en favor, preciso es recordarlo, de quien más lo necesita: de los empleados y obreros de la Compañía del Ferrocarril del Sur. A él acuden, a la Cooperativa, desde el Jefe de Departamento hasta el último

peón de vía, seguros de encontrar auxilio y protección y seguros también de que, cuando demuestran la imposibilidad de cumplir estrictamente el compromiso adquirido con la Institución, ésta no tiene inconveniente en extenderles el plazo, mediante constantes renovaciones, compatibles, desde luego, con las disposiciones estatutarias.

No he creído descaminado el propósito de examinar algo detenidamente este punto, de modo especial para que lo conozcan en toda su amplitud los asociados, los depositantes de ahorros, todos, en fin, empleados y obreros de la Compañía del Ferrocarril del Sur; pues, quizás no estaban muy al tanto de lo que ya es bien meditado en el seno del Directorio.

BALANCES MENSUALES. Oportunamente me ha sido grato enviar a cada uno de los miembros del Directorio una copia de los balances mensuales de la Institución, para que, estudiándolos detenidamente, emitan su parecer acerca de la marcha de la Institución.

Por ellos se verá lo que ya tengo aseverado; es decir, que si no ha habido grandes utilidades, tampoco hemos sufrido pérdidas después de llenar los servicios que, éstos sí, van en aumento constante y en una progresión que supera todas las previsiones.

Es de advertir además que, en la actualidad, son dos factores los que operan en contra de la marcha progresiva de la Cooperativa, considerándola únicamente en el aspecto de *negocio*. Y son, a saber: la rebaja del tipo de interés legal al 6%, lo que reduce casi a la mitad las utilidades que se obtienen por este concepto; y el hecho de haberse cumplido los cinco años que fijan los Estatutos, para que los depositantes de ahorros puedan retirarlos.

En cuanto al retiro de ahorros, baste decir que, de Febrero 1º hasta el 30 de Septiembre, la Cooperativa ha debido efectuar reintegros por un valor de \$/. 90.080,41.

Afortunadamente, la mayor parte de los depositantes de ahorros han sido, a la vez, deudores de la Cooperativa, por préstamos en dinero o mercaderías, efectuados de acuerdo con los Estatutos, de modo que, antes de hacerse efectivo el reintegro, he tenido cuidado especial de verificar la correspondiente transferencia a las obligaciones contraídas, hasta el punto de quedar amortizada la cuenta por un valor de \$/. 40.718,46 en el mismo período de tiempo indicado.

Como natural consecuencia, hemos debido restringir un tanto las operaciones de préstamos, especialmente, los que con insistencia se solicitan de cantidad mayores de \$/. 1.000,00, para atender a las numerosísimas, que pudiéramos llamar de carácter urgente, y que oscilan, desde la insignificante suma de \$/. 20.00 a la de \$/. 200.00, solicitadas, por lo general, por los obreros que más necesidad tienen de auxilio inmediato.

Sin embargo de esa restricción, puede observarse notable aumento en la concesión de pequeños préstamos, con sólo tener en cuenta que, durante el mismo lapso que analizamos, la Cooperativa ha efectuado préstamos por un valor de \$/. 118.762,44 en dinero y \$/. 35.397,02 en mercaderías. Asimismo, es notable la cifra que anoto enseguida, correspondiente a renovaciones de créditos ya vencidos y que, en virtud de los abonos parciales hechos por los deudores, han merecido esta gracia. El valor de estas renovaciones monta la suma de \$/. 103.447,64.

Mediante una simple operación de suma, podrá verse fácilmente que, entre reintegros de ahorros, concesión de préstamos en dinero efectivo y en mercaderías, en el escaso tiempo de nueve meses, la Caja de la Cooperativa a egresado la respetable suma de \$/. 203.471,41. Si a este total se agregan los \$/. 103.447,64 de renovaciones, tendremos un movimiento global de \$/. 306.919,05, movimiento, he de repetirlo, aún con temor de fasti-

diar al lector, perfectamente garantizado y hecho en conformidad estricta con las disposiciones de los Estatutos que gobiernan la Institución.

Bueno es que se conozcan estos datos; los apunto globalmente; pero, desde luego, puedo demostrarlos en detalle si alguno de los señores miembros del Directorio o cualquiera de los accionistas así lo desea, a fin de que se aprecie cabal y justamente el estado de la Cooperativa, además, para explicar que cuando se produce una negativa de parte del Gerente a cualquiera de las numerosísimas solicitudes de préstamo que recibe en cada correo, no se crea en mala voluntad de nadie para nadie, sino todo lo contrario, el desecho más ferviente de atender todas las peticiones hechas de acuerdo con la ley (en este caso nuestros Estatutos) y que, si hay alguna preferencia, ésta no se ejercita en favor del amigo o del pariente, sino de quien más derechos tiene en la Cooperativa o en la Hermandad Ferroviaria, en su caso, o quizás cuando la urgencia del caso o la pequeñez de la suma solicitada, así lo demandan.

Ha de saberse, por último, que sin menoscabar el concepto de "servicio", el Gerente debe atender también al de "negocio", en favor de los intereses que representa. Por lo mismo, mal negocio haría con guardar el dinero en las cajas de la Institución, en vez de hacerlo circular entre los asociados, ya sea en forma de préstamos en efectivo, ya también en la adquisición y reventa de mercaderías en el Almacén.

ALMACÉN. No cumpliría la Institución, fielmente, sus propósitos, ni acaso respondería al nombre que ostenta, si no contara con el Almacén, en el cual se ha invertido una fuerte suma destinada a la adquisición de mercaderías, para el consumo de todos los asociados.

Alguna vez se discutió, en el seno del Directorio, la conveniencia de eliminar este fuerte renglón en las actividades de la Cooperativa; pero, en la práctica, se ha visto, y durante el tiempo de mi Gerencia lo he comprobado plenamente, que debe subsistir, y más aún, incrementarse de todos modos; porque así lo imponen los intereses de la colectividad.

Al fundarse la Cooperativa y al efectuar los primeros pedidos para el Almacén, se podía adquirir giros en el mercado abierto al tipo oficial, sin restricción ninguna de parte de la Ley. Vino después el Decreto de Incautación de Giros, y allí comienzan las serias dificultades con que hemos tropezado para la renovación del "stock". Y ha llegado a tal punto, no diré la dificultad, la imposibilidad de obtener giros al tipo oficial, que, de hecho, hemos abandonado el sistema, sobre todo en prevención de posteriores y más graves dificultades, que están sufriendo todos los comerciantes, al vencimiento de sus Letras, dificultad que acaso se traduzcan en la quiebra de algunos negocios si, como viene anunciándose, pronto se verá la derogatoria del Decreto de Incautación.

Por fortuna, los pedidos iniciales fueron bastante valiosos y, con la posterior alza de precios, la Cooperativa ha podido realizar buenas utilidades aprovechando de su "stock" anterior, que ha ido renovando poco a poco mediante adquisiciones en la plaza de Guayaquil, o de mano a mano en esta misma plaza; poro cotizadas en sueros. Este sistema ha producido admirables resultados, como puede verse en los mismos balances mensuales y en la partida correspondiente a "entradas por mercaderías". Es de advertirse, además, que con estas utilidades se ha balanceado la pérdida de la Sección Bancaria, con motivo de la rebaja del 40% en el tipo de interés legal. De paso, diré que si concedemos dinero al 6% y, por otra parte, debemos pagar un 1½% de interés anual a los depositantes de ahorros, el interés líquido que percibe la Cooperativa viene a reducirse al 4½%.

Será de suma importancia y de toda conveniencia el que el Directorio me autorice para incrementar el stock del Almacén hasta llenar todas las necesidades que a diario se observan, a lo largo de la línea del Ferrocarril, con los frecuentes pedidos que la inmensa mayoría de empleados y obreros hacen a nuestro Agente, quien recorre todas las estaciones una vez por se-

mana y que, a decir verdad, llena sus deberes en la forma más satisfactoria y cuyo aporte, por la actividad que demuestra y por la honradez de que hasta aquí ha dado prueba para los intereses de la Institución es realmente apreciable.

COLONIA FERROVIARIA. No necesito hacer la historia de este asunto pues es por todos y cada uno de vosotros conocida, como también por la totalidad de los accionistas. Pueden verse los informes del Gerente Sr. M. A. Jarrín G., y del suscrito, a la Junta General de Accionistas que anualmente se reúne y también los informes parciales del propio Sr. Gerente Jarrín, presentados al Directorio.

Únicamente me resta decirlos que el hermoso proyecto al que hago referencia, no ha podido aún llevarse a la práctica por motivos de diverso orden, entre los que descuella por su magnitud la aplastante crisis de los negocios en general, que todavía no se resuelve satisfactoriamente.

Pero es de notarse en este punto, que la inversión hecha por la Cooperativa en la compra de los terrenos destinados a la formación de la colonia ferroviaria, no pudo ser ni mejor aconsejada ni más conveniente.

En efecto, a poco de hecha la adquisición en la forma fácil que vosotros conocéis, por cuanto el pago se verificó a plazos, sin sacrificio para la Institución ni para su movimiento natural y ordenado, vino, como es sabido, la desvalorización del sucre y el aumento correlativo en el valor de los bienes raíces, aumento que se puede estimar, sin exageración, en más de un 100% como lo voy a demostrar enseguida:

Se puede ver en los valances que a los terrenos de la colonia ferroviaria perteneciente a la Cooperativa de Consumos, se les asignó un valor neto de costo de \$/. 159.000, digamos en números redondos, valor éste correspondiente a 50.000 metros cuadrados de terreno; de los que debemos restar 13.000 metros, empleados en las calles, quedando por consiguiente 37.000 metros aprovechables para casas, con un valor aproximado de \$/. 4.29 el metro, costo neto. Ahora bien, tenemos ya ofertas de \$/. 9.00 el metro para el caso en que quisiéramos realizar este espléndido negocio. Con esto, se prueba hasta la evidencia que, por este lado, el porvenir de la Cooperativa de Consumos está firmemente asegurado.

He tenido ya algunos *pour-parlers* con el señor doctor don Fidel López Arteta, Gerente de la Caja de Pensiones, quien me ha prometido todo el apoyo pecuniario, para el caso de que la Cooperativa de Consumos quiera decidirse a la construcción de chalets destinados a los empleados y obreros que quieran adquirirlos. Toca al Directorio autorizarme en la forma que crea conveniente, para continuar la tramitación de estos arreglos.

Esta es, señores miembros del Directorio, a grandes rasgos, una breve reseña de las labores realizadas por el suscrito, en su carácter de Gerente interino de la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero. Estudiadla vosotros a conciencia y dadme vuestro fallo, que será acatado sin restricciones de mi parte. Si he cometido errores, no han sido ni preconcebidos ni han ido en desmedro de la Institución. Si he acertado, no será tampoco por mi conocimiento en el manejo de Cooperativas. Al contrario, mis dotes muy modestas, puede que hayan sido causa para no elevar hasta donde quisiera mi deseo, los destinos de la Institución. Pero si he tenido entusiasmo y sigo teniéndolo; más aún, tengo fé en el porvenir de la Cooperativa, fé segura, fundamentada en los hechos, y abrigo la certidumbre de que con vuestra colaboración y con la de todos los empleados, que hasta aquí no me ha faltado, hemos de llegar a la culminación de los propósitos que se tuvieron en cuenta al organizarla.

Del señor Vicepresidente, muy atentamente.

L. RIVAS B.

Presidente. Encargado de la Gerencia.

Literatos del Ecuador

IV

ALFREDO GANGOTENA

MUCHO se ha hablado de aquella ruptura general en la concatenada sucesión de generaciones que sobrevino como efecto fatal e irremediable de los cuatro años de la pavorosa guerra europea. Para dar una idea de esa solución de continuidad, se la ha comparado con un abismo interpuesto entre la generación anterior a 1914, que habría quedado como una roca cortada a pico, formando una de las riveras, y la que se inició en la vida pública en 1919, que, a su vez, formaría la rivera opuesta, igualmente abrupta y solitaria.

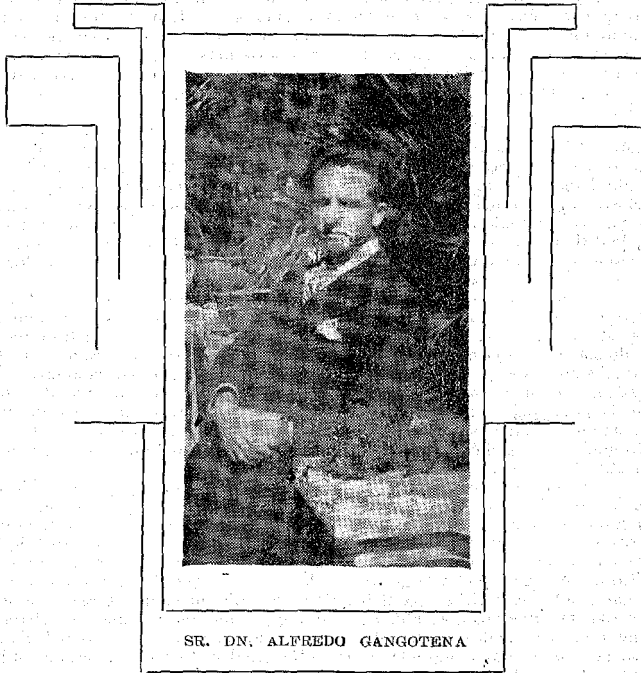
M. Charenzol, fino y sagacísimo espíritu, maestro del reportaje moderno, ha pedido su opinión acerca de tan discutido tema a los más altos y renombrados escritores de Francia, y las respuestas que hemos leído y que llegan ya a un centenar, lejos de aclarar el problema y de resolverlo en algún sentido, engendran mayor confusión. Los que pudieran llamarse veteranos del ejército intelectual opinan, generalmente, en sentido afirmativo, expresando su parecer de que entre ellos y los jóvenes de la moderna intelectualidad francesa, hay tal discrepancia, tal diferencia, tal oposición, que indudablemente hacen pensar en esa ruptura brusca de las tradiciones, debida a la guerra. Los jóvenes que "no tienen treinta años", por el contrario, creen que la vida ha empezado últimamente sin tales rompimientos ni cortes, y que, si se siente diferenciación entre uno y otro grupo, entre el anterior y el posterior a la guerra, ello es muy natural y muy semejante a lo que siempre acontece en la tumultuosa corriente de la vida, que no se estanca nunca y se renueva y adelanta sin cesar.

Talvez, como dice el mismo Charenzol, la verdad está en un término medio conciliatorio. Cada cierto tiempo las generaciones literarias presentan caracteres enteramente diferentes, aún de las que les son inmediatamente anteriores, sin que para ello haya necesidad de grandes conflictos sociales. Pero, es innegable que un fenómeno de tal magnitud, como la guerra de 1914 a 1918 no podía sobrevenir y pasar impunemente, sin dejar huellas duraderas y profundas del desorden que consigo acarreó.

En nuestro concepto, el carácter individualista, acentuado hasta constituir verdadera anarquía en algunos círculos de la intelectualidad, es la más visible de las consecuencias de la guerra; carácter que no se explica por ninguna otra causa, ni obedece a ningún otro motivo. Cuatro años de una rígida reglamentación, de una férrea disciplina de cuartel—porque los países que entraron al conflicto, se convirtieron todos en un verdadero cuartel a la prusiana—cuatro años de la más estricta censura en que fue prohibido al pensamiento ejercer y expresar su ordinaria actividad; cuatro años de privaciones y de esclavitud de la voluntad personal, trajeron como reacción inmediata, terminada que fue la contienda, una liberación de toda traba y un resurgimiento de la opresada libertad, con más bríos y más audacia que nunca. La lengua se desató y los labios se abrieron, por así decirlo, de par en par. Y cada uno de los intelectuales que antes fuera soldado obediente y sumiso durante la campaña, quiso ser jefe y quiso imponer su voluntad y su opinión. Y surgió el individualismo más audaz, sobrevino la disgregación social hasta en sus más menores átomos particulares y se generalizó un espíritu combativo y atrevido, que nada respetaba y todo quería derribar y aniquilar.

Así se explica, en lo literario, como en los demás órdenes intelectuales, esa especie de anarquía, ese brote fecundo de escuelas, esa creación espontánea de teorías y principios, esa abundancia de publicaciones de todo género.

Si; es imposible desconocer la enorme diferencia que hay entre las generaciones inmediatamente anteriores a 1914, y las posteriores a 1919. Sin la guerra siempre habría existido un matiz diferencial, pero con ella la disparidad es honda y abultada.



SR. DN. ALFREDO GANGOTENA

En el apasible campo de la poesía la inquietud se multiplicó y ramificó, sacudida por impresiones hasta entonces desconocidas y cada personalidad fuerte, como sucede siempre en el arte, quiso decir su experiencia propia, su sentir individual. Varias de las escuelas poéticas reconocen un entronque anterior a 1914, pero la ramificación asombrosa que hemos presenciado en los últimos diez años no se concibe sino en fuerza de la fecundidad del terreno abonado con tanta sangre. Los sobrevivientes quisieron ejecutar la labor misional que los otros dejaron apenas iniciada o incompleta.....

*
* * *

Como siempre, fue Francia el teatro de esa fecunda actividad de los poetas nuevos. Y como siempre, de allí partió, cual especie de contagio, invadiendo los demás países, ese estremecimiento espiritual, para ser asimilado según los grados de cultura y para ser imitado desgraciadamente con posterioridad, habida cuenta de la tardanza de las ideas en su viaje por el mundo. Al Ecuador llegaron esas ondas concéntricas mucho tiempo después, y algunas acaso no se sintieron ni se sentirán jamás.

Y precisamente uno de los méritos del poeta a quien vamos a estudiar en este ensayo consiste en haberse asimilado, a tiempo, en el momento mismo en que se abría, a los vientos del mundo como flor recientemente brotada, una de tantas escuelas poéticas novísimas. No solo se asimiló en el terreno mismo ese espíritu, sino que pudo expresar en la propia lengua de esos poetas nuevos la idea que contenía la escuela literaria a la que se afilió.

Ha habido poetas nuestros que han versificado en francés, solo versificado. El espíritu de la raza, la finura, el secreto de la lírica—de esa lírica que desde Lamartine, desde Musset, desde Bandelaire, desde Verlaine, puede llamarse netamente francesa y que ha descubierto una región misteriosa e inexplorada del alma—se escaparon casi siempre a esos versificadores. Se ha podido llevar a otros idiomas las cualidades del alma francesa; lo difícil, lo raro, lo meritorio es pensar, sentir y hablar al mismo tiempo como un genuino espíritu francés sin desdecir de la tradición, sin darse a conocer como extranjero.

No sabemos pormenores sobre la vida de Alfredo Gangotena en Francia, ignoramos el año en que se trasladó a París para ingresar en uno de sus establecimientos superiores de ciencias. Solo le vemos en 1924 alternando con los mejores talentos de la novísima generación. Hemos leído esquelas amables que le dirigieron Cocteau, Michaux, —quien vino con él al Ecuador y estuvo con él en esta ciudad de Quito—Cassou, el gran Max Jacob, Supervielle, etc; ya invitándole a reunir en un libro sus poesías dispersas en revistas, ya—posteriormente a aquel año y una vez publicada "Orogenie"—aplaudiéndole, colmándole de elogios y llamándole a los grupos por ellos formados.

Los que estamos lejos de ese ambiente que se debe respirar en Francia, los que ni siquiera nos imaginamos cómo puede ser el trato amistoso con aquellos talentos que inundan el mundo con sus obras y cuyo nombre se pronuncia con acentos de admiración, no nos damos cuenta cabal de la fuerza educadora y formadora que tiene la permanencia en tierras de tanta cultura. Allí se asiste a la gestación de las ideas que llegan tarde a otros rincones del globo; allí se participa de la misión que tiene el arte, en sus diversas manifestaciones; allí, cuando hay, como en el caso de Alfredo Gangotena, cualidades y aptitudes innatas, afines a la de esa privilegiada raza, se adquiere una segunda patria intelectual y el poeta, el artista, el literato, el pensador, se naturaliza francés....

Abraos ya "Orogenie" y "Absence", los dos tomos de versos, publicados en el idioma de Hugo por Alfredo Gangotena y ejerzamos el delicado y discreto oficio de críticos, en cuanto nos sea dable, con la distintiva nota de la crítica, tal como lo quieren los últimos afiliados a ese género: comprensiva y constructiva.

*
* * *

"Orogenie" es la primera colección de versos en francés, publicada por Alfredo Gangotena en París en las ediciones de la NOUVELLE REVUE FRANÇAISE, la mejor de las revistas de índole moderna, que ven la luz en

la capital de Francia. Circuló abundantemente en Bélgica, Alemania, México, Costa Rica, Uruguay, Argentina, etc., y su edición se halla completamente agotada.

Reveló a un genuino poeta, en el que se había encarnado el espíritu moderno del arte, de ese arte multifásico, cuyos rasgos característicos deben ser, cada vez, exhibidos con precisión para que se aprecie su desenvolvimiento evolutivo. En sendos estudios que, en alguna revista de la capital—acaso en AMÉRICA—consagraremos a los críticos españoles Guillermo de Torre (que también es excelso poeta de la escuela ultraísta), y Eduardo de Onañón, señalaremos con el mayor cuidado en qué consiste la índole de la poesía nueva; por hoy, sea suficiente que anotemos los grandes lineamientos que sirven para diferenciarla de las últimas escuelas del siglo XIX, principalmente del simbolismo, y que la hicieron considerar como producto de la grande ruptura entre las tendencias anteriores y las posteriores a la guerra. Esos rasgos diferenciales son: el predominio exclusivo de la imagen y la metáfora; la exclusión de lo que se llama motivo anecdótico o, si se quiere, tema descriptivo, y el alejamiento de la efusión retórica, considerando como tal, en parte, la sensibilidad o el sentimentalismo. Hay quienes incluyen un cuarto elemento que es el humorismo, pero claro está que este matiz agradable cuando es espontáneo no es patrimonio común de los poetas y que, en cierto modo, perjudica a la sinceridad, de la lírica. Igualmente, como algo externo, referente a la técnica de la composición poética, se anota la falta de rima o, a veces, la combinación caprichosa de las estrofas y de la consonancia.

La imagen, en sus diferentes grados, dentro de los cuales es preciso incluir a la metáfora, con sus diferentes combinaciones, ha llegado a predominar con exclusivo dominio en la poesía moderna. Es el rasgo común que presentan las escuelas novísimas, llámense ultraísmo, creacionismo, dadaísmo, superrealismo, etc. La metáfora, o sea la comparación refundida en una especie de síntesis que suprime la palabra "como", que es el distintivo de la comparación, tiende cada vez a multiplicarse, sobreponiendo las imágenes unas a otras, y a alejarse de lo inmediato y natural, creando o estableciendo, en vez de las relaciones entre cosas que se ofrecen fácilmente a la observación común, otras raras, inventadas por la imaginación del poeta, creadas por su fantasía, de no fácil comprensión. Por esta vía, se hace explicable aquella genial invención poética de José Rumazo González, que él llamara "anfimetáfora".

Todos los críticos que se ocuparon de "Orogenie" están acordes en reconocer la abundancia de imágenes que hay en sus páginas, si bien, en nuestro concepto, no son de aquellas que brotan a esfuerzos de caprichosas creaciones de la fantasía del artista, sino de las que se presentan a la sencilla mirada de todos, haciéndose así más comprensibles y simpáticas. De ahí que el procedimiento más frecuente en "Orogenie" sea la comparación.

Gangotena, sin embargo, no ha podido despojarse completamente de la nota romántica. La América, en general, continúa siendo romántica. Es esta una observación hecha por el poeta venezolano Fernando Paz Castillo al juzgar benévolutamente nuestro libro "Biografía y Crítica". En "Orogenie" el romanticismo no reside en las descripciones, que, en general, están ausentes de sus páginas, ni en teatrales exhibicionismos sentimentales, sino en una calurosa efusión de afectos y una natural exaltación emotiva que se exteriorizan en continuos apóstrofes y exclamaciones y en notas reiteradamente individuales. El "je" y el "moi" son frecuentes en sus páginas. Aún Gonzalo Escudero, en su libro de poemas, publicado en este mismo año de 1933, deja asomar esa levadura de romanticismo que, en nuestro concepto, es y será siempre inmortal, si bien él lo hace con tono tan alto, con palabras tan fuertes y sonoras, que con razón, José de la Cuadra y Alfonso Rumazo González le apellidan épico.

Al juzgar "Orogenie", el poeta Jules Supervielle dice: "Vous etes un grand poete, d'une originalité abasandinante", y Max Jacob, desde el Monasterio de Saint Benoit, donde reside desde su conversión, después de breves y preciosas consideraciones estéticas sobre la originalidad, cualidad por la que se reconoce al "Poete né", le escribe: "J'ai reconnu ce sens du reel en vous et j'ai reconnu en vous un vrai poete. Si je citais ce que j'aime de vos poemes je citerais tout". Y, efectivamente, Gangotena tiene notas originales que debieran reconocer al punto y estimar los críticos franceses. Era un americano, un ecuatoriano, que, a pesar de sus estudios científicos—ingeniería y minas—iba con la sabia fresca, juvenil y abundante de estos trópicos a observar con ojos ávidos y perspicaces la vieja civilización europea. Era un ingerto nuevo que prendía en el vetusto árbol de la cultura francesa.

"Absence", la segunda obra poética de Gangotena, publicada en 1932 en esta ciudad, es una recopilación de poemas en prosa y de composiciones en verso. Contiene algunos en español, al fin del volumen. En ella se observan las mismas notas que ya llamaron la atención sobre el poeta en "Orogenie", la fantasía vivaz y despierta; la emoción mal contenida en la precisión de las estrofas o de los párrafos cortos del poema en prosa; el subjetivismo de los temas; el apóstrofe, la exclamación, una manera verleniana de invocar a los seres sobrenaturales, etc. A este último propósito es digna de citarse la frase bellísima de una carta de Julien Lanoe, quien, después de disertar sobre lo poético de las inquietudes y de los temores, que constituyen el temperamento de Gangotena, le dice: "vous avez le coeur naturellement en forme de priere".

Sabemos que prepara un nuevo volumen de versos en francés, con el título de "Cruautés". ¿Se referirá a las crueldades del destino, a ese ananké griego, que, con otro nombre, pesa también ahora sobre la débil y pobre humanidad?

Gangotena es actual colaborador de muchas revistas extranjeras. Escribe en PEGASO (Uruguay), ALFAR (España), PROA (Argentina), EL REPERTORIO AMERICANO (Costa Rica), REVUE DE L'AMERIQUE LATINE, LA REVUE NOUVELLE, LE ROSEAU D'OR, PHILOSOPHIES, INTENTIONS, LA LIGNE DE COEUR, LES CAHIERES DU SUD (Francia), SELECTIONS (Bélgica), etc.

Es una de las más bellas y renombradas figuras literarias del Ecuador.

NICOLAS JIMÉNEZ.

NUEVO GERENTE

Por acceder al reiterado y unánime pedimento de los Comités Auxiliares, que constituyen los principales organismos de la Hermandad Ferroviaria, nuestro Director, Don Leopoldo Rivas B., se ha visto en el caso de aceptar el cargo de Gerente Titular de la Cooperativa de Consumos y Fondo de Previsión del Obrero.

El señor Rivas declinó, una y otra vez, el honor que comportaba la confianza de los miembros de la Institución; pero, ante la exigencia de ellos hubo de resolverse a continuar al frente de las atenciones que demanda la evolución y desarrollo de la Cooperativa, para llenar cumplidamente los altos y benéficos fines con que fue fundada.

METEMPSICOSIS

I

El pájaro murió.

Su canto se apagó como se apaga el sol tras de los Andes.

Las pupilas, antes de eupafiarse, copiaron el fuego reverberante del ocaso.

¿Saben también los pájaros que el fuego es el símbolo de la eternidad, y que en él la vida se funde, se transforma, se embellece?

Su plumaje, lustrado en las auroras de oro, en las noches de ébano, en las tardes de plata, era el canto de color que agonizaba en la quietud de la penumbra.

El viento, su confidente, que llevara otro día las sinfonías de su garganta para dejarlas suspirando en las ramas o en los espinos del camino, llegó sollozando hasta el cuerpo exánimo del pequeño cantor. Dilató sus pulmones y sopió fuerte, formando un círculo, hasta que la hojarasca ocultara la flor muy fuerte armoniosa del pájaro que murió mirando el sol.

II

Y donde ayer fue la tumba del pájaro que murió mirando el sol, creció una nueva planta. El viento llegó otra vez. Susurró entre las hojas. Y cuando el cuerpo fragante de la planta bañóse en un chorro de luz, extendió sus brazos de juventud y como un niño mimado colgóse a su cuello cantando de alegría. La planta, feliz, enderezóse sobre sus tallos frescos e inició, con el temblor de sus hojas brillantes, el coloquio de bienvenida.

El sol, confidente de los secretos de las cosas, pensó en el pájaro de ayer y en la planta que habíase vuelto incensario para elevar su perfume hasta sus ardientes dominios. El había dispuesto el milagro porque el canto no llegaba a sus oídos.

Y la planta parecía el pájaro de ayer; el pájaro que antes de agonizar sentía que sus patas se alargaban, se hundían como raíces extrañas en el suelo ligero.... Su plumaje habíase tornado en hojas lustrosas; su cuerpo, en tallo y ramas repletas de sangre; su canto, en flores; su alma, en perfume.

Y desde entonces, la planta dice su canción olorosa, cuyos ritmos llegan al sol que sabe cómo la naturaleza le habla con el corazón purificado.

Quito, Ecuador, 1933.

ALFREDO MARTINEZ.

EN LAS ROMERIAS DE AYER

Entonces era el ritmo un refugio seguro
y el canto la montaña de la renunciación;
era manto de seda al viento del futuro
y un vaso ante la sed de la consolución.

Entonces era el verso algo así: como un rito
y la armonía el huerto donde poder soñar,
vestía mi lirismo con galas de infinito
para las romerías de mi peregrinar.

Hoy, todo diferente, distinto a lo anterior,
el verso rezagado, la armonía en inercia,
enlazando las sandalias de un funesto dolor.

Camino hacia los valles del silencio absoluto,
de espaldas al ensueño, indiferente y recia,
llevando el corazón de víguroso lato.

MADRESELVA

Quito.

HONROSO ACUERDO



LA COMISION EJECUTIVA DE LA HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR.

CONSIDERANDO

Que el Sr. General Don **ECUOY ALFARO** fue el promotor del Primer Ferrocarril Ecuadoriano, arduo civilizadora que intensificó los vínculos de fraternidad entre los pueblos de la Patria;

Que la Hermandad Ferroviaria del Ecuador está íntimamente ligada a los destinos del Ferrocarril del Sur y, por tanto, sus miembros conservan la grata memoria del Ilustre General que en esta grande obra dió hito permanente al elemento nacional obrero;

Que es de justicia que la Institución haga honor a su oratitud para quien fue origen de esa misma fuente de trabajo;

Resuelve por unanimidad

Nombrar Presidente Honorario de la Institución al Sr. Capitán Don **COLON ECOTE ALFARO**.

Año veintinueve del Ilustre General.

Haciendo extensivo que este nombramiento subsista en el grado de adhesión que la Hermandad Ferroviaria del Ecuador tiene para el recuerdo de su querido padre.

Quito a 28 de Septiembre de 1933

[Firmas manuscritas]



EL MINISTRO DEL ECUA

ALGO que ha conmovido verdaderamente nuestros sentimientos de patriotismo y de armonía y comprensión internacionales, son las innumerables manifestaciones que los Estados Unidos de Norte América, representados ya oficialmente, por medio de su Cancillería, de sus altos elementos diplomáticos y gubernamentales, ya también por sus instituciones militares, bancarias, sociales, etc., han ofrecido, en la persona de nuestro Ministro en Washington, al Ecuador.

Pruebas como éstas, de amistad internacional, que entrañan, esencialmente, el aprecio y reconocimiento, y más que esto, la práctica cordial del derecho internacional, nos llevan al convencimiento de que nuestro país, a través de sus luchas políticas, de su incesante actividad civilista y económica, por encontrar la ruta de sus propios progreso y civilización, va fijando, en forma ascendente, en el gran panorama de la comunidad internacional del mundo, las características de su personalidad.

Si por medio de la amistad y conocimiento mutuo entre las naciones de un mismo continente, han de alcanzar éstas el desarrollo—comercial, intelectual, económico—y la significación requeridos, no sólo para determinar sus propias posibilidades civilizadoras, mas aun para constituirse, cada una de ellas, en el elemento necesario para la armonía de esa misma unidad continental, ningún ideal más bien soñado, y si realizado mejor, que el de propender al estrechamiento de relaciones, con cuanta entidad nacional comprenda y quiera llevar a cabo sus aspiraciones de conexión internacional.

Pero nada más difícil que encontrar los factores humanos que tengan conciencia de este ideal—que en fin de fines es sólo una necesidad, y como tal una realidad—de conexión, de conocimiento, de amistad inter-



DOR EN WASHINGTON

nacional, en su más hondo sentido de construcción progresiva, en su más práctica realización de un beneficio común, y sepan, llegada la hora, hacerlo visible a los ojos de las entidades que miran sus actuaciones.

Por esto es que, en estos momentos de angustia, de descomposición, y de renovación por consiguiente, política, por la que atraviesa el Ecuador, el nombre del Capitán señor don Colón Eloy Alfaro, nuestro representante diplomático en la capital norteamericana, por su significación, por su valor político y diplomático, por su prestigio intelectual y social, constituye ahora, en medio del fracaso y la claudicación de tanto prohombre nuestro, un ejemplo, el más significativo quizás, de dignidad ciudadana, de tradición política, en las que arraigan las normas de su vida particular y pública, puesta, en la forma más práctica, al servicio de su país.

Hombres de la conformación espiritual y mental como la del Capitán don Colón Eloy Alfaro, hombres como él, cuya vida sea un alto paradigma de superación humana, de esfuerzo propio, cuya acción política se traduzca en bien de la unidad nacional, es lo que en esta hora, aciaga casi, necesita nuestra fustigada República.

El Ecuador, que ve en el Exmo. Ministro en Washington, a uno de sus más dilectos y preclaros hijos, se congratula muy íntimamente por la enorme simpatía que él ha sabido suscitar en favor de su patria, y espera, con toda confianza, que su gestión diplomática, correspondiendo al apremio de su misma conciencia patriótica, que es el apremio de los ecuatorianos, culmine en la positiva realización de nuestros ideales internacionales, a los que, como corporación humana, política y social que es, aspira fundamentalmente el Ecuador.

CUESTIONES PALPITANTES

UNA COMISION DE DISTINGUIDOS SENADO-
RES OPINA SOBRE EL PROBLEMA DE LOS
CAMBIOS.—INFORME Y PROYECTO QUE RE-
CLAMAN LA ATENCION DEL PAIS.

INFORME ACERCA DEL PROYECTO QUE DEROGA LA INCAUTACION

Quito, a 23 de octubre de 1933.

Señor Presidente de la Cámara del Senado:

El 30 de Abril de 1932, el Encargado del Poder Ejecutivo decretó la Incautación de Giros al tipo máximo de \$/ 5,95 por dollar, en el plausible aunque equivocado empeño de "PREVENIR EL ALZA EXAGERADA DEL CAMBIO EN LOS MESES FUTUROS, LO QUE PODRIA DAR MARGEN A UNA ESPECULACION CON PERJUICIOS INEVITABLES PARA LA COLECTIVIDAD".

El valor de la moneda de un país de escasos recursos y pobre en numérico como el nuestro, depende esencialmente de la balanza de pagos. Esta es, Señor Presidente, para vuestra Comisión, verdad de orden axiomático. El respaldo áureo, ese respaldo que tiende a desaparecer en cuanto la demanda de giros supera a la oferta, no obstante todas las provisiones de las leyes kemmerianas, tiene influencia casual en el valor de la moneda, y, bajo un régimen de inconvertibilidad, que, como el nuestro, inmoviliza en las arcas del Banco de emisión hasta la pequeña cantidad de oro que le resta, pierde toda virtud reguladora del cambio.

Así pues, si el país desea valorizar su moneda con relación a las monedas extranjeras, esfuércese por producir y exportar hasta conseguir una balanza de pagos ampliamente favorable y deseche toda medida engañosa que, como la de la Incautación, tienda precisamente a restringir la exportación y a estimular la importación.

Muchos países, especialmente los de Sur América, han decretado la Incautación de Giros, unos con el objeto de atender con cierta holgura al servicio de ingentes deudas externas; otros, menos felices que el nuestro obligados a importar grandes cantidades de artículos de primera necesidad, especialmente los alimenticios; y el mayor número para contentar al pueblo siempre engañado al que, los demagogos mal inspirados le hacen creer que el alza del costo de la vida es un mal de orden absoluto.

Estas causales reales o aparentes no tienen valor en nuestro país: la primera, porque la deuda externa ecuatoriana de cuantía insignificante espera aún transacción razonable antes de ser pagada; la segunda, porque nuestro país sólo necesita importar, estrictamente, herramienta de trabajo y puede producir todos los artículos de primera necesidad de que ha menester; y la tercera, porque la gran masa del pueblo ecuatoriano, el verdadero proletario, el indio, vive feliz de su chacra sin que le importe un ar-

dite el valor del dólar o de la libra esterlina. En cuanto al otro proletario, el de levita y el obrero, el que con toda justicia clama por mejores sueldos y vida decente, debe escoger una vez por todas, sin dejarse engañar por apóstoles falaces, entre las dos proposiciones de este dilema:

1º.—MONEDA CARA Y ESCASA—DESVALORIZACION DE TODOS LOS BIENES QUE CONSTITUYEN LA RIQUEZA NACIONAL—POSTRACION DE LOS NEGOCIOS—ANIQUILAMIENTO DE LA PRODUCCION—BAJA DE SALARIOS—DESOCUPACION—POBREZA GENERAL.

2º.—MONEDA BARATA Y SUFICIENTE—REVALORIZACION JUSTICIERA DE LOS BIENES QUE CONSTITUYEN LA RIQUEZA NACIONAL—AUGE EN LAS TRANSACCIONES—IMPULSO A LA PRODUCCION Y POR CONSIGUIENTE A LA EXPORTACION—DEMANDA DE TRABAJADORES—ALZA DE SALARIOS—BIENESTAR GENERAL.

La Ley de Incautación, en el Ecuador, no tiene un argumento de peso a su favor, siendo el más pobre de todos ellos el que se invoca para prevenir la especulación. La especulación, como la usura, es inevitable. La Incautación le crea un campo propicio ya que elimina la competencia tan útil en el mundo económico y coloca la bolsa negra en manos de los judíos y corredores sin escrúpulos.

Por otro lado, qué de males acarrea la Incautación! Vamos a citar algunos:

1º—Dá a nuestra moneda, con relación a las monedas extranjeras, un valor que no lo tiene, llamando a engaño a nacionales y extranjeros;

2º—Destruyo todo el efecto benéfico de la inconvertibilidad y del cambio libre, que lleva en sí el correctivo más eficaz de la balanza de pagos. La Incautación es opuesta a la inconvertibilidad y la existencia simultánea de estos dos principios es absurda;

3º—Equivale a un impuesto monstruoso a la exportación, tanto más intolerable, cuanto mayor es la diferencia entre las cotizaciones de la bolsa blanca y de la negra;

4º—Constituye una injusticia social clamorosa, pues el importador que recibe giros de la Incautación, cualquiera que sea su necesidad, es colocado en situación de preferencia y de privilegio con relación al importador que no los recibe, cualquiera que sea asimismo su necesidad;

5º—Es un despojo manifiesto al productor de artículos exportables, en beneficio del importador (de artículos similares, frecuentemente!);

6º—No es, en general, una ventaja, para el consumidor de artículos importados, pues el comerciante vende sus mercaderías al precio de la bolsa negra, por mucho que reciba giros al tipo de cambio oficial;

7º—Al impedir la desvalorización natural de la moneda imposibilita la exportación de muchos productos de baja cotización en los mercados del Exterior;

8º—Permite dar a las cotizaciones de la bolsa negra, de la cual no es posible prescindir, un valor de especulación excesivo, al que no se llegaría bajo el régimen de libre cambio.

Debemos también advertir que, bajo el régimen de inconvertibilidad, y en momentos de honda crisis económica, el comercio de importación debe bastarse con el oro que exportamos y para conseguir este objeto, el Ejecutivo debe poner en juego la tarifa aduanera clásica, como regulador eficiente del comercio externo.

* * *

En cuanto al Proyecto de Ley venido de la H. Cámara de Diputados, vuestra Comisión lo encuentra rico en ideas aprovechables pero, quizás, al-

go confuso y demasiado recargado de reglamentaciones que bien podrían quedar para la iniciativa y experiencia del Ministerio de Hacienda.

De acuerdo con este Proyecto, el Banco Central podrá incautar el 50% del valor de las exportaciones, debiendo destinarse las tres quintas partes a pagar las deudas preexistentes del comercio y de la Banca, y las dos quintas, a la formación de una reserva que usará el Banco Central para regularizar el comercio de divisas extranjeras. Vuestra Comisión opina que, si bien no es posible derogar totalmente la Incautación, ya que la Ley creó para el pueblo ecuatoriano la obligación de entregar su oro al Banco Central a razón de \$/ 5,95 por dólar con la promesa de atender a los importadores, vendiéndoles esos dólares a \$/ 6,00, débese, por lo menos, una vez derogada la incautación total, reducir en todo lo posible el porcentaje de la incautación parcial, para destinarlo exclusivamente a la cancelación de la deuda pre-existente.

El porcentaje que le tocaría al Banco Central para regularizar los cambios, lejos de serle una ayuda, le impediría en todo momento darse cuenta del verdadero valor de nuestra moneda y falsearía nuevamente el mercado de cambios.

El Banco Central, puede y debe evitar toda especulación en los cambios, y para ello dispone de instrumentos poderosos, tales como la facultad para comprar oro y divisas extranjeras, disponiendo, al efecto, de todos los billetes que necesite, y la extraordinaria ventaja de poder intervenir en la negociación de divisas extranjeras sin la necesidad correlativa de realizar ganancias en este ramo bancario. Esta sola condición le pone al Banco Central en la posibilidad de monopolizar y controlar los cambios.

Vuestra Comisión opina también que el Consejo de Economía Nacional ideado por la H. Cámara de Diputados está demás. El Director nato de la Economía Nacional es el Banco Central. Si su misión esencial consiste en mantener sana la moneda y curarla cuando está enferma, todo esto manteniendo una estabilidad razonable en los precios internos e ideando sin cesar la forma más eficaz para ayudar en todo tiempo al bienestar y progreso nacionales, no se comprende como otra entidad cualquiera pudiera cuidar del vasto y grandioso problema económico ecuatoriano en forma más directa y pertinente, ni disponer de medios más completos para resolverlo.

Es indispensable facultar ampliamente al Banco Central para que pueda comprar y vender oro y divisas extranjeras, no ya a razón de \$/ 5.95 o \$/ 6.00 por dólar, sino a los tipos corrientes del mercado.

Presentamos enseguida, para la discusión, un Proyecto modificado, en el que hemos introducido las enmiendas y adiciones que vuestra Comisión ha juzgado convenientes.

Del Señor Presidente,

M. A. NAVARRO.

M. HEREDIA CRESPO,

J. R. BUSTAMANTE.

F. PAEZ.

CAMARA DEL SENADO

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

D E C R E T A :

Art. 1º.—Deróganse los Decretos Ejecutivos Nros. 90, 91, 92, 94, 121, 230 y 250 expedidos durante el año de 1932, y los Decretos Ejecutivos Nros. 20 y 166 del 31 de Enero y 5 de Mayo del presente año.

Art. 2º.—Con el único objeto de pagar las deudas pre-existentes y efectivas del Comercio y de la Banca, que hubieren sido presentadas a la Incautación, a la fecha de este Decreto, y que fueren aprobadas, los exportadores entregarán al Banco Central del Ecuador el 25% del valor de sus exportaciones en letras, cheques bancarios o particulares, debidamente garantizados, sobre plazas extranjeras, los que serán comprados por el Banco a un tipo de \$/ 5,95 por dólar, o su equivalente por las demás monedas, según la cotización en el mercado de Nueva York. La incautación parcial y transitoria de que trata este artículo cesará de hecho, una vez pagadas las deudas pre-existentes.

En esta disposición quedan comprendidas las Compañías Mineras establecidas en el Ecuador.

Exceptúase de la Incautación parcial, la exportación de los siguientes artículos:

- a). Todos los estancados;
- b). Los muestrarios de la producción nacional;
- c). Los animales vivos; y
- d). Los productos perecederos de fácil descomposición, de las industrias agrícola y agro-pecuaria, tales como las frutas frescas, las legumbres, los pastos, las carnes congeladas, los huevos, quesos, mantequillas, etc.

Art. 3º.—Las Comisiones Calificadoras, que se determinarán en el Reglamento, procederán a hacer un nuevo estudio y recalificación de las solicitudes presentadas y registradas en la Oficina de Incautación de Giros, de las cuales se excluirán las que no representen deudas concretas y débilmente comprobadas.

Art. 4º.—Los depósitos en moneda nacional que el público hubiera consignado en la Sección de Cobranzas de los Bancos Comerciales, por cuenta de las solicitudes de giros registradas en la Oficina de Incautación, no podrán ser retirados sin previa recepción por parte del Banco del correspondiente giro en moneda extranjera, cuando el girado renunciare a acogerse al derecho para recibir a su turno el giro del Banco Central. Las cantidades en sucres destinadas al pago de deudas, cuyas solicitudes estén registradas en la Oficina de Incautación, pero que no hubieren sido todavía depositadas, serán consignadas en el Banco cobrador, y cuando la cobranza no haya venido por intermedio de institución bancaria, en el Banco Central del Ecuador. Estos depósitos se consignarán dentro del término de quince días, a contar de la fecha en que entre en vigencia este Decreto, bajo pena de perder el derecho al giro solicitado.

Art. 5º.—Puede también permitirse, mientras se otorgue las monedas extranjeras a que responde una suma depositada en sucres, su retiro, siempre que dichas cantidades sean destinadas a la compra y exportación de productos nacionales y que lo autorice el acreedor extranjero; pero dichas exportaciones, que deben comprobarse a satisfacción del Banco Central, estarán igualmente sujetas al 25% de incautación.

Art. 6º—Los fondos que el Banco Central incautare, de acuerdo con esta Ley, los aplicará a la cancelación de las deudas preexistentes del comercio y de la banca, en estricto orden cronológico de inscripción y a razón de \$/ 6.00 por dólar.

Art. 7º—Los Administradores de Aduana, bajo su responsabilidad personal y pecuniaria, no despacharán ningún conocimiento para exportación sin que se acompañe el certificado del Banco Central del Ecuador, que acredite haber recibido el 25% de las letras relativas a dicho embarque.

Art. 8º—A la brevedad posible, el Banco Central publicará en el Registro Oficial, en orden cronológico, las solicitudes de fondos que, habiendo sido registradas oportunamente, hubieren merecido la aprobación de las Juntas Calificadoras.

Art. 9º—Cesa la obligación del Gobierno de entregar al Banco Central el producto de la recaudación de los derechos a la exportación consignada en el Art. 20 del Decreto Legislativo del 28 de Diciembre de 1932.

Art. 10º—Facúltase ampliamente al Banco Central para la compra y venta de oro y de moneda extranjera a los tipos corrientes del mercado. Facúltase asimismo, para que intervenga activamente en el mercado de cambios, con el objeto principal de regularizar los cambios y prevenir la especulación.

Art. 11º—El Banco Central queda autorizado para exportar libremente el oro que comprare a partir de la vigencia de este Decreto, cuando lo juzgue conveniente.

Art. 12º—Facúltase al Banco Central para que negocie con cualquiera otra entidad bancaria, nacional o extranjera, el capital necesario para la cancelación inmediata de las obligaciones de la Incautación. El producto de la incautación parcial se aplicará en este caso, al servicio del empréstito que se hubiere realizado, hasta su completa cancelación.

Art. 13º—El Ministro de Hacienda se encargará de la ejecución del presente Decreto que comenzará a regir desde la fecha de su publicación por la prensa, y reglamentará la forma del reparto del 25% incautado y todas las normas a que ha de sujetarse el procedimiento de este Decreto.

Art. 14º—Las sanciones por las contravenciones a las disposiciones de este Decreto se dispondrán en el Reglamento respectivo.

Art. 15º—Los efectos de esta Ley no se extienden a los Decretos por los que se declara libre la exportación de artículos nacionales por las Aduanas de Tulcan y Macará.

Dado, etc. . . .



SRA. DÑA. MERCEDES ANDRADE DE SIMMONS



La sociedad de Quito
deplora el fallecimen-
to de esta dama distin-
guida y virtuosa, que
deja el recuerdo impe-
recedero de sus excep-
cionales prendas de es-
posa y madre ejemplar.
Nos inclinamos ante su
tumba y renovamos la
expresión de nuestra
muy sentida condolen-
cia a los deudos de la
señora Andrade de Si-
mons, especialmente
a su hijo don Roberto,
querido amigo de
esta revista.

ACUERDOS DE CONDOLENCIA

EL RAILWAY CLUB

CONSIDERANDO:

Que el día de ayer ha fallecido la distinguida matrona señora doña Mercedes Andrade de Simmons, madre de nuestro querido y muy apreciado Socio-Secretario señor Roberto Simmons A.,

ACUERDA:

- 1º—Hacer suyo el dolor que le aflige al amigo Simmons;
- 2º—Enviar un donativo a la memoria de la fallecida;
- 3º—Asistir a los funerales y nombrar una Comisión para que entregue al Compañero Simmons el presente Acuerdo; y
- 4º—Publicarlo en la Revista "Nariz del Diablo", órgano del Ferrocarril del Sur.

Dado en la Sala de Sesiones del RAILWAY CLUB, en Quito a veinte y dos de Setiembre de mil novecientos treinta y tres.

L. RIVAS B., Presidente.—CESAR PEÑAHERRERA F. G., Secretario Ad-Hoc.—ERNESTO MANJARRES, 1er. Vocal.—VIDAL MONTUFAR, 2º Vocal.—ERNESTO JARAMILLO, 3er. Vocal.—GUILLERMO GUERRA, 4º Vocal.—ENRIQUE M. GARCIA, Tesorero.

EL COMITE AUXILIAR DE QUITO

CONSIDERANDO:

el sensible fallecimiento de la señora Mercedes Andrade de Simmons,

ACUERDA:

Manifiestar al socio señor Roberto Simmons, hijo de la señora fallecida, la condolencia de este Comité;
Concurrir a los funerales, y
Publicar este acuerdo en la revista "Nariz del Diablo".
Quito, Septiembre 22 de 1933.

El Director, J. R. GARCIA.
El Secretario, C. ALFREDO GARCIA M.

LA COMISION EJECUTIVA DE LA
HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR,

CONSIDERANDO:

Que ha fallecido la señora Mercedes Andrade de Simmons, madre del distinguido hermano Roberto Simmons Andrade, Representante del Comité Auxiliar de Ambato ante la Comisión Ejecutiva.

ACUERDA:

Hacerle ostensible su sentimiento de profundo pesar por tan infausto acontecimiento;
Enviar a la memoria de la fallecida un donativo para las familias pobres;

Asistir en corporación a los funerales; y
Publicar este acuerdo en la Revista "Nariz del Diablo", órgano del Ferrocarril del Sur.

Quito, a 22 de Setiembre de 1933.

M. A. JARRIN G., Presidente.—G. E. GUERRA, Secretario.

Ha merecido los más entusiastas conceptos de la opinión nacional el brillante estudio que, en hora que no puede ser más oportuna, publica este distinguido militar, en su honrado y leal empeño de imprimir en el espíritu de las tropas el sentimiento de su deber profesional, extraño en todo a las maquinaciones de la política que han llevado, por desgracia, a situaciones de escándalo nuestros valerosos y abnegados soldados.

"Aún reporenten en el espacio los estampidos del cañón,—dice el Comandante Salazar— de la fusilería y la metralla, de la guerra fratricida que sumió en el espanto y el terror a la muy digna y noble ciudad de Quito y a Riobamba, la sustrata del Chimborazo.... Aún repercuten las lamentaciones de algunos comandados que, desvirtuados del cumplimiento de sus sagrados deberes, se dejaron llevar por múltiples y variadas sugestiones".

Este trabajo altamente patriótico y bien meditado, ha sido recomendado de manera especial por las altas autoridades militares, e como lo demuestran las circulares que copiamos, y su autor, el comandante Salazar, ha recibido muchas felicitaciones de los oficiales y soldados que integran nuestras brillantes unidades militares, felicitaciones a las que, calurosamente, unimos las nuestras, haciendo votos porque renuncie siempre en los cuarteles y reparticiones del Ejército Nacional la voz del Comandante Salazar, a que es promesa de armonía y de grandes éxitos profesionales para las Instituciones para las Instituciones Armadas.

Nº 193.—Despacho.—
Quito, 25 de Agosto de 1933. Señores Jefes de Zona I, II, III y IV.—
Quito, Riobamba, Cuenca y Guayaquil.

El Sr. Teniente Coronel Dn. Luis R. Salazar, Jefe del II Departamento del Estado Mayor General, inspirado en el deseo de que nuestra Inscripción marche siempre por la senda del honor, de la lealtad y del deber, ha tenido la idea de dar a la publicidad un trabajo intitulado "Reconquistemos el prestigio del Ejército".

Este Departamento, secundando aquella feliz idea y, puesto que también anhela para el Ejército, una sólida base moral, un ambiente de cordialidad y comprensión, ha tenido a bien aprobar en todas sus partes el trabajo del mencionado Oficial Superior, autorizando la publicación en folletos apropiados para que sean repartidos profusamente entre el personal de tropa al que está dedicado.

Con este objeto y, en paquetes separados, remito a Ud. los folletos, los mismos que deban ser distribuidos proporcionalmente entre las Unidades de esa Zona.

Como podrá constatar ese Comando, el folleto lo considero de actualidad, a la vez que importante, porque se tocan algunos puntos disciplinarios y morales.

Aprovecho de esta oportunidad, para hacerle presente la íntima satisfacción y viva complacencia, con que ha visto este Departamento, la actitud serena, equívoca y altamente patriótica de todo el Ejército Nacional, ante el crítico momento político interno por el que estamos atravesando.

Encuérraselo, Sr. Coronel, que esta mi obra, intencional, se sirva hacerla trascender a todos los Ejes, Jefes, Oficiales y personal de tropa de la Zona de su digno mando.—Dígnese acusarme el recibo de estilo. Honor y Patria.—El Coronel Accto.



Señor Comandante don Luis R. Salazar

del del E. M. G.—(f) Carlos M. Elizalde.

Copia.—Inspección General del Ejército.—
Nº 1130.—Quito, a 20 de Agosto de 1933.—Sr. Teniente Coronel don Luis R. Salazar.—Presente.

El suscrito como Inspector General del Ejército, y después de la lectura de su interesante folleto intitulado "Reconquistemos el prestigio del Ejército", se complace en dejar constancia de su efectiva felicitación por tal trabajo.

Los puntos tratados por Ud. con la sencillez y claridad necesarias para que puedan ser fácilmente comprendidos por los Sub-Oficiales, Clases y Soldados de nuestro Ejército, son de inimitable actualidad y, por lo mismo, sentidos por todos y cada uno de los que formamos filas de la Institución Armada Ecuatoriana.

Los capítulos en que desarrolla su amplia visión de perfeccionamiento en bien de la faianza de los servidores de la Patria, encierran enseñanzas morales y cívicas que debieron grabarse profundamente en el alma del soldado, sobre todo en estos momentos en que la avalancha política trata de destruir instituciones y sembrar la ruina y la anarquía de la República.

Porque creo que su trabajo es oportuno y meritorio para la educación de gran parte de nuestro ejército no he vacilado en hacer llegar hasta Ud., por medio de esta nota, mi felicitación personal y la de la Inspección General del Ejército.

Honor y Patria.—El Inspector General del Ejército.—(f) J. Aquilino Varona.—Coronel.

ALGUNAS OPINIONES SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL DEL SUR

Ha escrito usted, si un ensayo, como modestamente lo dice, un muy notable y bello ensayo. Es mas bien algo completo y definitivo, según Jiménez de autorizada opinión, en el Prólogo del libro. Con todo, bien cabe, en una segunda edición que pueda agregarse algún detalle, alguna ampliación ilustrativa o la publicación de tal cual documento que venga a añadir a lo completo y definitivo del ensayo, una mayor claridad en la línea, el relieve o el adorno de tan importante obra. Su Historia interesante de suyo, la realiza el tino, la discreción e imparcialidad con que usted nos la dice.

De usted y de mis numerosos e invariables amigos, de su estimación constante y desinteresada que es ya la mejor, la más noble recompensa de mi vida y de mi nombre, guardo y guardaré memoria fiel, agradecida, que se extiende y alarga con el tiempo.

"como la sombra cuando el sol declina".

ALFREDO BAQUERIZO MORENO.

Felicito sinceramente a usted por su libro que es una magnífica y ordenada recopilación de todo lo concerniente a nuestro Ferrocarril. La obra de usted se consultará siempre con fruto, cuando se desee documentarse y conocer esta accidentada historia.

Respecto al punto de la consolidación de la Deuda Externa, en la que actué como Comisionado Fiscal del Gobierno del Ecuador y al cual hace usted referencia en su citado libro, debo decir a usted que publiqué entonces un folleto, en el cual expuse, con detalles, toda mi actuación honrada, para que fuera juzgada por la posteridad, con un criterio imparcial.

Quedo a usted profundamente agradecido por las benévolas frases que me dedica a este respecto.—A pesar de que se puso entonces todo empeño por mancillar mi nombre, no lo consiguieron; porque estaba respaldado por largos años de vida, en los que hice siempre un culto de la honorabilidad.

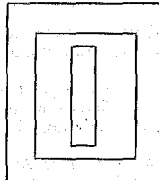
Es verdad que me amargaron mi vejez con la calumnia; pero mi nombre, hoy como ayer, es respetado por mis conciudadanos.

Han transcurrido los años, se me han hecho justicia y estoy satisfecho de ello. No conservo ni odios, ni venganzas. Y la opinión de todos los ecuatorianos conscientes y honrados, a juzgar por las repetidas manifestaciones que me han dispensado y que les agradezco tanto, es justamente la que usted sintetiza en sus hermosas y elocuentes palabras cuando dice: "La ofuscación partidarista y la ambición política usaron entonces de recursos vedados por la justicia y refidos con la verdad".—LIZARDO GARCIA.

Su libro "Historia del Ferrocarril del Sur" lo he leído con suma atención y conceptúo como una obra meritísima, por la riqueza de datos y el criterio tan sereno, imparcial y justiciero que conserva usted al relatar la historia de la obra pública de mayor trascendencia material y política llevada a cabo en el Ecuador. Le felicito muy cordialmente. — ISIDRO AYORA.

Ha prestado con su obra un verdadero servicio al país.

Hasta ahora el problema del Ferrocarril del Sur ha sido considerado desde el punto de vista de las pasiones políticas. Los unos en pro de la



HISTORIA

DEL

FERROCARRIL

DEL

SUR



Con interés hemos leído la HISTORIA DEL FERROCARRIL DEL SUR, escrita por el señor don Roberto Crespo Ordóñez y publicada con motivo de las Bodas de Plata del Ferrocarril Transandino.

Por este volumen hemos vuelto a recordar el enorme contingente que presta el Ferrocarril al desarrollo cultural y económico de la Nación; como también los nombres inborrables del Presidente García Moreno, que inició los trabajos; y del infatigable luchador y Abanderado de América, General Eloy Alfaro, quien dió fin a esta obra de tanta magnitud con su entusiasmo y patriotismo.

El valor de este libro hemos de ponderar siempre con interés. Sus páginas, escritas con serenidad y en un lenguaje paucero, hablan muy claro del espíritu ecuanime e ilustrado del señor Crespo Ordóñez. No faltan también en ellas la alta oportuna y el documento que desvanecen ciertos errores y creencias con los que se intentó deslucir la preclara figura de Alfaro.

"Narz del Diablo" publica su retrato como un homenaje al autor de tan importante escrito, aplaudido merecidamente por la prensa y ciudadanos meritisimos.

Incertamos algunos juicios y conceptos acerca del libro que nos ocupa.



obra, los otros en contra; pero todo al impulso del combate partidarista. Los unos han exagerado el mal de ciertos aspectos. Los otros han aplaudido sin limitación alguna.

Hacia falta una obra seria, ponderada y documentada. Usted ha sacado el problema del ferrocarril del campo de las pasiones políticas y lo ha situado en el de la crítica histórica, en el de los documentos, las cifras y los datos técnicos.

En su obra se destacan dos verdaderas personalidades: García Moreno, el Administrador profundo; Alfaro, el verdadero caudillo intuitivo y formidable para la acción.

Reciba Ud. mis sinceras felicitaciones.—J. M. VELAZCO IBARRA.

El libro con que ha enriquecido usted la Historia del Ecuador, se lo lee con gran interés y satisfacción. Su criterio recto, sus apreciaciones acerca de nuestros gobernantes, son como lo dice muy bien su ilustro prologuista, fruto de su probidad y patriotismo, ajenos a toda pasión política.

Es usted un historiador, es decir un hombre que habla la verdad y lo dice sin temor alguno.—ALBERTO ACOSTA SOBERRON.

Tan pronto como recibí su importante libro "Historia del Ferrocarril del Sur", lo leí con la mayor atención, con la que inspira un trabajo de tanta magnitud, tan útil y tan completo.

Me propuse escribir un estudio más o menos extenso acerca del libro de usted; porque me interesó sobre manera la forma en que usted estudia la obra del Ferrocarril del Sur, la amplia documentación en que se apoya, los datos nuevos de gran interés para la Historia.

Por desgracia inconvenientes de todo género y últimamente la falta de salud me han impedido satisfacer esta aspiración; pero no pierdo la esperanza de anotar mis impresiones acerca del libro de usted para un estudio en que se haga justicia a la tan recomendable labor de usted.

Por ahora me limito a felicitarle con entusiasmo y aplaudirle, ya que no son muchos los funcionarios que como usted no sólo cumplen estrictamente sus deberes, sino aún dedican su inteligente laboriosidad a la meritoria obra de instruir a sus compatriotas acerca de asuntos que tanta importancia tienen para la historia política y económica de la nación.—DR. LUIS FELIPE BORJA.

Me permito agradecerle de parte de la Unión Panamericana de Washington y personalmente el valioso obsequio de dos ejemplares de su notable Historia del Ferrocarril del Sur, uno de los cuales se depositará en sitio de honor, en la Sección ecuatoriana de la Biblioteca "Colón" de nuestra Institución, mientras que el otro enriquecerá la mía propia.

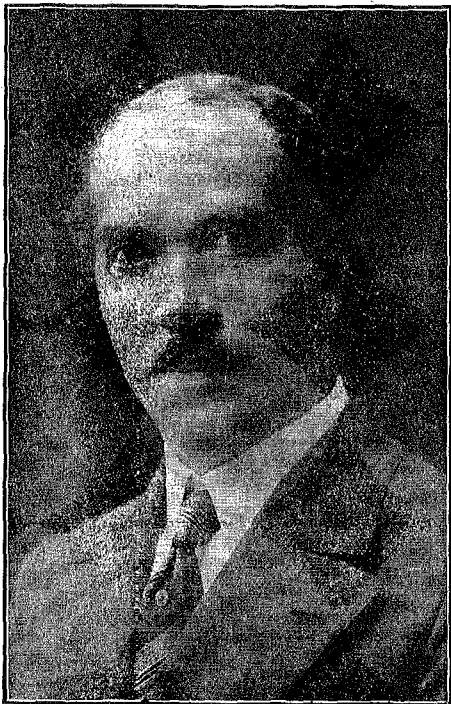
El gran acopio de datos que usted en este libro ofrece al lector, en una forma muy amena, digna muestra de la alta tradición literaria de ese su cultísimo país, representa sin duda una labor muy intensa y árdua en los archivos de la empresa y del Gobierno.

Me aprovecharé de esta hermosa oportunidad para instruirme en este aspecto interesantísimo del desarrollo económico del Ecuador al construir su principal ferrocarril con la cooperación de la ciencia y el capital norteamericano.

Le ruego a usted, señor Interventor, acepte mis felicitaciones más sinceras por su bella e importante obra.

ELSIE BROWN, Redactora en Jefe del Boletín de la Unión Panamericana de Washington.

UN TRATADO DE MITOLOGIA



El distinguido periodista y escritor don Aurelio Falconi, actual Secretario de la Contraloría General de la Nación, ha dado a la estampa un "Tratado de Mitología Griega y Romana", dedicado a los alumnos de enseñanza secundaria.

Este libro ha venido a llenar el vacío que se hacía sentir, desde hace mucho tiempo, entre las obras didácticas nacionales con que cuenta actualmente el profesorado.

El Ministerio de Educación Pú-

blica, que ha reconocido en este libro méritos de valor intelectual y artístico, ha hecho bien en autorizar y patrosinar su publicación.

Ahora que los países cultos han dado una mirada retrospectiva, el señor Aurelio Falconí, ex-catedrático de Literatura, Historia de la Literatura y Mitología del Colegio Nacional Vicente Rocafuerte de Guayaquil, ha querido también contribuir al desarrollo del pensamiento de nuestra juventud, exhumando un tema viejo, pero de trascendencia artística e imaginativa en el desarrollo de la cultura.

Verdad que la actual civilización ha dado pasos formidables en todos los ramos de las ciencias, de las artes, etc.; pero al dar esos pasos vertiginosos, hizo tal vez mal en abandonar lo que significaron a los siglos anteriores un motivo de belleza, de saber, de encanto; sin pensar, quizá, que siempre habrá espíritus que creen que el hombre no ha de vivir sólo de la realidad, sino también de la fantasía, de la inspiración, como medios de aplacar la rudeza de la vida.

Se ha enmendado los pasos. Y en las cenizas del pasado encuentran ahora, como ayer, fuentes inagotables de saber y perfección humanas.

Los autores clásicos viven nuestros días. Los estudiantes de colegios y universidades de renombre continental los leen, los estudian con entusiasmo y amor. Y todos cuantos buscan en sus libros sabiduría, belleza, cobran mayores conocimientos.

Por eso la enseñanza de la mitología Griega y Romana tiene importancia en el desarrollo de la cultura universal.

Los mitos, las leyendas y símbolos mitológicos han invadido el pensamiento humano. Relegarlos al olvido no es justo, ya que esta actitud significaría el absurdo de poner obstáculos a la mente que vive de la fantasía.

Aplaudimos de veras y complacidos el valioso aporte didáctico del señor Falconí. Su tratado mitológico, cuidadosamente impreso en los talleres tipográficos del Estado y profusamente ilustrado, significa para la juventud estudiosa una fuente fecunda de inspiración y de belleza.

BIBLIOGRAFIA

INTUS. Voces del espíritu,

por Nicolás Rubio Vásquez.

—Ambato, Ecuador. 1933.

El joven y distinguido escritor ambateño Nicolás Rubio Vásquez nos ha regalado su libro pequeñín, cuyas páginas encierran el eco de un espíritu atormentado por el fervor de embellecer los días y purificar la vida.

INTUS, como bien lo dice su autor, es una copa en la que se bebe el claro licor del pensamiento. Nosotros también hemos apurado un sorbo de ese vino embriagador y nos hemos sentido alentados por anhelos eternos, por sueños tentadores, por esperanzas generosas. En algunas de sus páginas, el espíritu ha agitado sus alas, ansiosas de espacios ignorados, donde la luz se da a la vida en inciensos de alegría y perennidad.

El librito de Rubio Vásquez es el jardín de un alma optimista y amante del ideal. En sus flores frescas y aromadas flota el hálito de una juventud pietórica de ensueños; de ensueños que pueden dar frutos magníficos siempre que el corazón sea el jardinero cultivador.

EL LIBRO DE LA RAZA, por

J. Briesa y E. de Leguina.

Por encima de sus detractores y partidarios, flota en el ambiente hispanoamericano, una comunidad de origen, cultural y, tal vez, porvenir, que se sobrepone a los excesos líricos y ditirámicos, como también a las críticas fundadas en una razón de áspero e intransigente nacionalismo.

El rasgo de conmemorar, en fecha determinada, la Fiesta de la Raza, indica la necesidad de un símbolo que represente la unidad moral y material de un idioma y de una cultura.

A la acción oficial, han entendido los autores de esta obra, ha de coadyuvar el escritor, con la activa difusión de lo que realmente constituye el verdadero vínculo, o sea, el tesoro cultural común a tantos y tan diversos Estados.

Por eso, el mejor homenaje que puede realizar un ciudadano de los países de habla española, consiste en recordar los nombres gloriosos de nuestra historia literaria, sin descuidar los valores contemporáneos que hoy mantienen a decorosa altura el prestigio de la lengua de Cervantes.

A pesar de su carácter antológico, no es este libro una antología en su verdadero sentido; ni la selección de autores y textos está realizada con una finalidad de crítica exclusiva. Se trata, simplemente, de seguir en los lectores lo que representa en conjunto el vasto panorama de nuestra literatura. Libro dedicado, más que nada, a recordar épocas, nombres, estilos, olvidados quizá, en esa vaga lejanía de la educación en la primera juventud, y que para muchos traerán a la memoria cosas perdidas en el continuo afán de la vida cotidiana.

Libro útil a los estudiantes, a las personas cultas, a cuantos interesa adquirir un conocimiento global de las glorias literarias nuestras, desde la formación del idioma, hasta nuestros días.

Esta obra, muy bien presentada por la Editorial Maucci, forma un hermoso volumen en cuarto, de 880 páginas en papel fino.

LAS CONFESIONES de J.

J. Rousseau.-Editorial Maucci.-Barcelona. España.

Hacia mucho tiempo que no se hallaba en el mercado librero un solo ejemplar de esta obra tan conocida y universalmente estudiada, en idioma español. Las traducciones que se fueron sucediendo cayeron tal vez en desuso por su deficiencia. La que ahora tenemos a la vista es bastante aceptable y va prolongada por el veterano escritor José Brissa, que ha sabido concentrar en pocas páginas el espíritu del gran filósofo de la Enciclopedia.

Es sabido que LAS CONFESIONES de Rousseau es uno de los libros más sinceros que se han escrito en el mundo y que su autor dejó por publicar hasta después de su muerte. Un punto, sin embargo, tocó el autor demasiado someramente, como si tuviese miedo a que sus disculpas fueran demasiado débiles. Nos referimos al hecho de haber enviado a la Inclusa a sus tres hijos. Pues bien, el prologista, que debe haber estudiado a fondo la vida de Rousseau, a través de sus obras, explica y razona este acto tan criticado bajo su nuevo aspecto, que no deja de ser humano.

LAS CONFESIONES del filósofo han sido editadas esta vez por la vieja casa editora Maucci, y forman dos voluminosos tomos de 448 páginas cada uno, con el retrato del autor en la cubierta.

Nuestro parabién a la Editorial y al señor Brissa.



REMITIDO

El niño VICTOR HUGO DOMINGUEZ



Antes y después de la operación a que lo sometió el señor doctor José María Estrada Coello.—La enfermedad está científicamente registrada como "Perforación dorsal externa por pies baot barus equina congénito doble".

El suscitado padre del niño Víctor Hugo Domínguez, estima un deber de inaplazable necesidad, al exteriorizar públicamente su más sincero reconocimiento por las importantes obras quirúrgicas realizadas en la persona de su hijo, por el notable y distinguido cirujano señor doctor don José María Estrada Coello, Presidente de la Sociedad Protectora de la Infancia, Director Técnico del Hospital de niños "León Becerra" y uno de los más altos y positivos valores de nuestra moderna y reputada cirugía.

Como se puede apreciar en las fotos que anteceden a estas líneas, las operaciones practicadas por el cirujano señor doctor Estrada Coello, han conseguido desaparecer todas las formas defectuosas que afectaban, desde su nacimiento, los pies de mi hijo. Hoy se encuentra perfectamente bien de salud y con sus miembros en estado de normalidad; todo en razón de los amplios conocimientos científicos del distinguido Galeno señor doctor Estrada Coello.

También exteriorizo mi gratitud a las señoritas Carmen y Mercedes Vinuesa, así, como a las señoritas enfermeras, personas que cumplen con sus deberes y honran el establecimiento en que prestan sus servicios.

HUMBERTO R. DOMINGUEZ,
(De la Hermandad Ferroviaria).

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO Y LA COMPAÑÍA

DEL FERROCARRIL DEL SUR

El proyecto surgido en estos últimos días, en el seno del Honorable Congreso Nacional, acerca de la conveniencia que entraña para los intereses del país, la fusión administrativa de los ferrocarriles de Sibambe a Cuenca y de Quito a Esmeraldas, sometién-dola al manejo, vigilancia y administración única de la Compañía del Ferrocarril del Sur, nos da motivo, casi obligadamente, desde luego, y con los derechos que NARIZ DEL DIABLO tiene como organismo de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, de hacer públicas, a fin de que la conciencia y el pensamiento nacionales tengan un punto fijo y verdadero de refe-rencia para sus juicios y apreciaciones, las presentes advertencias que reflejan fielmente el criterio y la opinión de los señores dirigentes de la Compañía del Ferrocarril del Sur.

Es necesario, manifestar, primero, que la Compañía del Ferrocarril del Sur, absorbida de suyo por las inaplazables, dinámicas actividades que demanda su programa de acción y de trabajo, desar-rollado sistemática y decididamente desde el año de 1927, no pudo antes de ahora, ni en las presentes circunstancias menos, desear la administración de los ferrocarriles del Estado. Exigencias y requerimien-tos cada día más crecientes, relacionados con la pro-pia existencia del Ferrocarril del Sur, con su buena conservación, con los servicios innumerables que presta a la República por ser la línea de este ferrocarril la ar-teria más importante en el sistema incipiente de nues-tras comunicaciones y nexos interprovinciales, impi-den, pues, a la Compañía del Ferrocarril Trasandino, desviar su atención, y sobre todo, la fuerza de su

acción directiva, fuera de la órbita de construcción, a la que patriótica e ineludiblemente se debe.

Bien, ahora, debemos también consignar aquí, el hecho de que, en la actualidad, los dos ferrocarriles mencionados, tanto el de Sibambe a Cuenca, como el de Quito a Esmeraldas, no podrían subsistir —ya que carecen de todo recurso indispensable para su natural y estable funcionamiento— un sólo día, sin la eficaz y generosa ayuda y cooperación del Ferrocarril del Sur; pues, es éste el que les proporciona todos los elementos que facilitan la explotación de sus líneas, ya mediante los préstamos de máquinas, carros de pasajeros, y otros elementos de gran valor, que sólo tienen la retribución del pago de un arrendamiento insignificante. En este orden, la Compañía del Ferrocarril del Sur, con el más amplio y sincero sentido de cooperación y ayuda, en bien de los intereses generales de la nación, no ha dejado jamás de atender los pedimentos y deseos de los administradores de ambos ferrocarriles, proporcionándoles toda clase de recursos para su cómoda operación, aunque haya, en algunas veces, significado el menoscabo de los intereses de la Compañía. Desde un clavo, tratándose de materiales de construcción, hasta los complementos de más alta importancia y valor, esos dos ferrocarriles los han encontrado sin dificultad, para llenar sus necesidades premiosas y urgentes, en las bodegas y departamentos del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, a precio de costo, sin recargo de ninguna clase, porque la Compañía no ha pensado jamás en buscar utilidades o "hacer negocio" por estos préstamos o concesiones.

Ha habido, pues, siempre, en la administración de la Compañía del Ferrocarril del Sur, únicamente el deseo de contribuir con su apoyo desinteresado, a la buena organización de los ferrocarriles de Cuenca y de Ibarra. Y si bien la Empresa cuenta con el personal técnico, de comprobada responsabilidad y con los suficientes medios de acción, que pudiese aplicarlos, sin perjuicio de sus labores específicas, a la conservación e incremento de las dos vías en referencia, tan importantes como la misma línea del Ferrocarril del Sur, para la vida y economía nacionales, difícil le sería a la dirección de la Compañía, asumir el encargo de administrar los ferrocarriles aludidos de Si-

bambe a Cuenca y de Quito a Esmeraldas, sin imponerse, al menos, una carga en extremo ponderosa, que no encontraría compensación, ni en los rendimientos económicos, bastante escasos aún, ni en el incremento y explotación de las líneas.

Es necesario que se conozca, siquiera someramente, la actitud de la Compañía del Ferrocarril del Sur, con respecto a la existencia y funcionamiento de los dos ferrocarriles del Estado, a fin de que la opinión pública pueda orientar sus juicios, sin refírlos con la verdadera realidad, al estudiar el proyecto de someter el control de las mencionadas obras a la administración de la expresada Compañía. En esto, repetímoslo, no existen ningún propósito preconcebido ni el menor interés. Pero, de llevarse a cabo tal resolución, sí sabría el Ferrocarril del Sur, ya por responder a la confianza nacional, ya también por probar, una vez más, su patriotismo y su honradez administrativa, desplegar e intensificar sus actividades y entusiasmo, a fin de cooperar con todas sus fuerzas a la riqueza, engrandecimiento y bienestar nacionales, por los que, dentro del desarrollo de sus labores, ha trabajado y trabajará siempre.

NOTA.—El artículo que precede publicóse como alcance al presente número de la Revista, con fecha 26 de Septiembre próximo pasado.



BALANCE GENERAL AL 31 DE AGOSTO DE 1933.

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos: Acciones H. F.	S/. 50.000,00	Sueldos no Reclamados em- pleados H. F.	S/. 378,40
Cooperativa de Consumos: Fondo de Previsión		Sueldos no Reclamados De- partamento Médico	2.435,00
Cooperativa de Consumos: Depósitos Cuenta Corriente	58.252,74	Pensiones no Reclamadas ..	0,05
Banco Central del Ecuador: Acciones Clase (B)	1.000,00	Pensiones Incapacidad no Reclamadas	
Departamento Médico: Medicinas Hospital Alfaro	1.750,78	Cuenta Suspensa H. F.	
Departamento Médico: Medicinas Hospital Huigra	3.058,25	Correcciones Crédito	
Diversos Deudores & Acre- dores	8.299,22	Departamento Médico: Cuenta Suspensa "RH"	907,60
Propiedades Eloy Alfaro ..	11.433,00	Departamento Médico: Cuenta Suspensa "PA"	362,80
Propiedades Huigra	14.151,43	Departamento Médico: Medicinas Hospital "FA" ..	
Cuenta Suspensa H. F.	544,00	Diversos Deudores & Acre- dores	5.022,92
Cuenta Radios: Comités An- xillares	5.051,50	Pérdidas & Ganancias 1932	142.531,673
Pensiones Incapacidad no Reclamadas		Pérdidas & Ganancias en 1933	1.883,467
Caja: efectivo para Septiembre de 1933			
BALANCE	S/. 153.547,91	BALANCE	S/. 153.547,91

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE AGOSTO DE 1933

CUENTAS	Agosto	Julio	Agosto	Año 1933	Año 1932
	1933	1933	1932	Acumulado 8 meses	Acumulado 8 meses
ENTRADAS:					
Cuotas Mensuales	\$ 1.221,35	\$ 1.184,95	\$ 1.083,15	\$ 9.537,01	\$ 9.236,55
Cuotas de Ingreso	20,00	56,00	69,80	432,00	244,30
Subvención "G. & Q." por Derechos H. F.	4.781,79	4.403,10	4.096,46	38.767,72	30.451,56
Cuota "G. & Q." para De- partamento Médico	7.500,00	7.500,00	7.000,00	60.000,00	56.000,00
Misceláneas				1.458,52	2.772,82
Mortuorias - Cuotas	1.394,60	1.425,85	1.340,00	6.901,74	5.492,80
Premios & Comisiones				652,24	537,86
Intereses & Descuentos				3.318,06	2.843,90
Contribución Pro Duanil- dos "O"					
TOTAL DE ENTRADAS	\$ 14.907,74	\$ 14.569,96	\$ 13.589,41	\$ 121.027,89	\$ 107.579,79

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE AGOSTO DE 1933

(CONTINUACION)

CUENTAS	Agosto 1933	Julio 1933	Agosto 1932	Año 1933 Acumulado 8 meses	Año 1932 Acumulado 8 meses
GASTOS:					
Separación de Empleados..	\$ 1.813.00	\$	\$ 2.424.51	\$ 4.064.30	\$ 15,089.60
Suspensión de Empleados..					84.80
Funerales.....	200.00		351.50	1.175.00	901.50
Auxilios.....					144.00
Roles de Pago de Empleados H. F.....	1.165.00	1.165.00	1.135.00	9.320.00	9.080.00
Roles de Pago Pensiones a Herederos.....	1.827.785	2.094.785	1.176.625	14.342.48	10,655.60
Roles de Pago Rezas H. F.....	78.00	78.00		624.00	546.00
" " " Incapacidad de Trabajo.....	30.00	60.00	165.00	413.00	1,030.00
Gastos Generales.....	23.70	101.00	18.00	821.75	750.80
Impuestos & Contribuciones				7.20	
Pólizas Marías Pagadas 1933		2.792.00		9.427.40	3,271.00
TOTAL VARIAS CUENTAS..	\$ 5.137.485	\$ 6.290.765	\$ 5.270.635	\$ 40,795.13	\$ 41,553.30
Casas de Alojamiento Chim-bucalle.....	\$ 171.08	\$ 241.24	\$ 156.40	\$ 1.437.82	\$ 1.485.02
Casas de Alojamiento Ambato.....	146.80	146.80	132.40	1.116.55	1.187.75
Casas de Alojamiento Riobamba.....	216.11	202.02	191.72	1,590.70	1,619.90
Casas de Alojamiento Guamote.....					
Casas de Alojamiento Huigra.....					
Casas de Alojamiento Bucay.....	115.00	118.00	55.00	1,163.80	313.65
" " " Eloy Alfaro.....	60.00	192.15	60.00	613.83	502.05
TOTAL CASAS DE ALOJAMIENTO H. F.....	\$ 708.99	\$ 900.21	\$ 595.52	\$ 5,022.70	\$ 5,108.37
Comités Auxiliares de Quito	\$ 75.00	575.00	\$ 75.00	\$ 2,158.20	\$ 646.00
" " " Ambato.....	15.00	15.00	15.00	120.00	120.00
" " " Riobamba.....	15.00	15.00	20.00	135.50	815.00
" " " Huigra.....	15.00	15.00	15.00	120.00	120.00
" " " Bucay.....	63.00	15.80	55.00	497.40	444.00
" " " Eloy Alfaro.....	40.00	65.00	15.00	518.48	228.00
TOTAL C. AUXILARES, H. F.....	\$ 223.00	\$ 700.00	\$ 195.00	\$ 4,149.58	\$ 2,369.00
Dpto. Médico Auxiliar, Quito	\$ 643.75	803.15	\$ 341.90	\$ 4,131.55	\$ 3,334.80
" " " Abto.....	427.70	272.80	388.50	2,746.97	2,738.44
" " " Rbba.....	411.30	150.00	150.00	1,876.10	1,815.66
" " " Huigra.....	4,794.82	4,829.89	4,588.658	39,502.783	37,725.955
" " " Bucay.....	337.48	353.82	290.30	2,888.84	2,301.31
" " " E. Alfaro.....	1,661.63	1,601.57	1,280.65	12,192.37	8,930.23
" " " Clínicas Extranjas	481.00	604.40	365.00	4,938.40	2,960.40
TOTAL DPTO. MEDICO.....	\$ 8,760.69	\$ 8,615.63	\$ 7,408.098	\$ 68,277.013	\$ 59,815,795
GRAN TOTAL GASTOS.....	\$ 14,890.165	\$ 16,506.625	\$ 13,409.253	\$ 119,144.423	\$ 108,846,465
ENTRADAS NETAS.....	\$ 77.575	\$ 1,936.665	\$ 120.157	\$ 1,883.467	\$ 1,266.675

ESCUELAS DE CHIMBACALLE

Quito, Septiembre 13 de 1933.

Señor Director de Estudios de la Provincia de Pichincha,
Ciudad.

Muy señor mío:

Me es muy grato dirigirme a usted por un motivo altamente significativo que como Presidente de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador desearía alcanzar de la acertada dirección de usted en orden a la denominación de dos escuelas nocturnas que funcionan en Chimbacalle—Estación Eloy Alfaro del Ferrocarril del Sur.

Estas dos escuelas, la una de varones y la otra de mujeres, son formadas en su mayor parte por los hijos de los empleados y obreros del Ferrocarril del Sur, y, en atención al estrecho nexo que está siempre palpitante para con el Ilustre Promotor de la magna obra, General don Eloy Alfaro, juzgo será de su aprobación el que lleven estas escuelas los nombres la una del benemérito General y la otra de la dignísima matrona doña Ana Paredes de Alfaro, mujer de raras prendas personales que en todo momento será un ejemplo de dignidad y de bien para las generaciones venideras.

Interpretar creo fielmente el sentimiento de los ferroviarios al hacer esta insinuación al señor Director de Estudios, ya que es constante el fervor creciente que por el nombre de Alfaro vive en el Ferrocarril del Sur.

La Hermandad Ferroviaria por su parte, ya que se trata de educar a los hijos de sus afiliados, estará dispuesta en ocasión propicia a hacer extensivo su sentimiento de simpatía e interés por estas dos escuelas que merecen todo apoyo.

Por otra parte, debemos tomar en cuenta que el General Eloy Alfaro en su época intensificó enormemente la Educación Pública con la formación de los institutos normales; la señora Ana Paredes de Alfaro en todo tiempo fue protectora y auspiciadora de la mujer proletaria y es muy justo que estos nombres presidan los planteles de enseñanza de los ferroviarios.

Muy reconocido quedará de usted si se sirve acoger la idea del suscrito, que a robustecer el recuerdo patriótico perennizando los nombres de los mejores patriotas que no escatimaron sacrificios en bien de la Patria.

Muy atentamente,

M. A. JARRIN G.,
Presidente.

República del Ecuador.—Nº 289.

Dirección de Estudios de la Provincia de Pichincha.

Quito a 15 de Septiembre de 1933.

Señor don Manuel A. Jarrin G.,

Presidente de la "Hermandad Ferroviaria del Ecuador".

Ciudad.

Accediendo a la insinuación constante en su atenta nota de 13 de los corrientes, la Dirección de Estudios de mi cargo ha expedido hoy el Acuerdo que, original, me permito enviarle adjunto, y por medio del cual se designa a la Escuela Nocturna de Obreros Nº 3, de Chimbacalle, con el nombre del Ilustre General don Eloy Alfaro, y a la de Obreras Nº 9, del mismo lugar, con el de la dignísima matrona señora doña Ana Paredes de Alfaro.

Honor y Patria,

(f.) FERNANDO CHAVES

LA DIRECCION DE ESTUDIOS DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA,

ACUERDA:

DESIGNAR a la Escuela Nocturna de Obreros N° 3, que funciona en la parroquia Alfaro de esta Capital, con el nombre del benemérito General señor don ELOY ALFARO, y a la Escuela Nocturna de Obreras N° 9, de la misma parroquia, con el de la dignísima matrona señora ANA PAREDES DE ALFARO.

Dado en Quito, a 15 de Septiembre de 1933.

El Director de Estudios, FERNANDO CHAVES.
El Secretario, HUGO ALEMÁN F.

DEPARTAMENTO MEDICO

Septiembre 12 de 1933.

Señor Don M. A. Navarro,
Presidente de The G. & Q. Ry. C^o,
En su despacho.

Muy señor mío:

Tengo el honor de transcribir a usted para su conocimiento el informe técnico del Departamento Médico que me ha enviado el Dr. Alcívar:

"Señor M. A. Jarrin G. Presidente de la H. F.—Quito.—Muy señor mío:—Comunico a Ud. que en el mes de Agosto se ha registrado el siguiente movimiento en el Departamento Médico de mi cargo:

HOSPITAL DE HUIGRA: Enfermos 59, Consultas 699, Operaciones 6, Extracciones dentales 38, Exámenes laboratorio 0 y Defunciones 0.

DISPENSARIO DE HUIGRA: Enfermos 123 y Consultas 380.

AUXILIAR DE ELOY ALFARO: Sección Durán: Enfermos 174, Consultas 934. Sección Guayaquil: Enfermos 16, Consultas 77.

AUXILIAR DE BUCAY: Enfermos 89, Consultas 504.

AUXILIAR DE RIOBAMBA: Enfermos 25, Consultas 93.

AUXILIAR DE AMBATO: Enfermos 33, Consultas 130.

AUXILIAR DE QUITO: Enfermos 33, Consultas 61.

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

De Ud. muy atento y S. S.,

M. A. JARRIN G.
Presidente

Octubre, 10 de 1933.

Señor Don Manuel A. Navarro,
Presidente de The G. & Q. Ry. C^o,
En su despacho.

Muy señor mío:

Tengo el honor de transcribirle para su conocimiento el Informe Técnico del Departamento Médico que se ha servido enviarme el doctor Alcívar, corresponde al mes de Septiembre del presente año:

"Señor M. A. Jarrin G., Presidente de la H. F.—Quito.—Muy señor mío:—Comunico a usted para su conocimiento que en el mes de Septiembre próximo pasado se ha registrado el siguiente movimiento en el Departamento Médico:

HOSPITAL DE HUIGRA: Enfermos 66, Consultas 639, Operaciones 14, Extracciones dentarias 77, Exámenes laboratorio 0 y Defunciones 1.
 DISPENSARIO DE HUIGRA: Enfermos 111, Consultas 498.
 AUXILIAR DE ELOY ALFARO: Sección Durán: Enfermos 169, Consultas 1.499, Sección Guayaquil: Enfermos 21, Consultas 116.
 AUXILIAR DE BUCAY: Enfermos 67, Consultas 409.
 AUXILIAR DE RIOBAMBA: Enfermos 23, Consultas 54.
 AUXILIAR DE AMBATO: Enfermos 22, Consultas 114.
 AUXILIAR DE QUITO: Enfermos 36, Consultas 66.
 Atento y S. S., (f.) Dr. L. E. Alcívar,—Cirujano en Jefe'.

De usted atento y S. S.,

M. A. JARRIN G.,
 Presidente.

DISPOSICIONES SOBRE CLINICAS EXTRAÑAS

Octubre, 4 de 1933.

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

Muy señor mío:

Con la presente remito a usted copia de la Circular que el Departamento Médico envía a los médicos auxiliares y a los Directores de los Comités Auxiliares de la Hermandad Ferroviaria, relativa a las disposiciones a que han de ceñirse para el uso de las clínicas extrañas,

En vista de la costumbre que está extendiéndose entre algunos empleados, de eludir los servicios de los médicos de la H. F. y buscar médicos o clínicas extrañas, lo que ocasiona fuertes gastos a la H. F., gastos que sobrepasan a la cuota mensual que para el sostenimiento del Departamento Médico pasa la Compañía, nos hemos visto obligados a expedir esa Circular, la que agradeceríamos se sirva poner en conocimiento de los Jefes de Departamento, para que a su vez lo pongan en conocimiento de los empleados.

De usted muy atento y S. S.,

M. A. JARRIN G.
 Presidente.

Huigra, octubre 1^o de 1933.

CIRCULAR

Médicos Auxiliares G, D, C, FA.
 Comités Auxiliares G, D, C, GM, B.J, FA.

CLINICAS EXTRAÑAS

A partir de esta fecha, la intervención de médicos u otros profesionales o instituciones extrañas al servicio médico de la Hermandad Ferroviaria, se regirá estrictamente por las siguientes disposiciones:

1.—La intervención de un médico extraño se requerirá solamente en los casos siguientes:

- a) Exámenes con fines de diagnóstico, como son radiografías, exámenes biológicos y análisis diversos.
- b) Los casos de especialista, siempre que sea absolutamente necesario.

c) Los casos de urgencia ocurridos en lugares donde no haya un médico de la Compañía, ni sea posible el rápido traslado del paciente y siempre que conste la imposibilidad de la presencia inmediata de uno de nuestros médicos.

2.—Cuando exista la necesidad de recurrir a un médico extraño, por cualquiera de los casos enumerados, se deberá contar la autorización del Cirujano en Jefe, quien la dará si lo creyere necesario, enviando copia de dicha autorización al Presidente de la Hermandad Ferroviaria, haciendo constar el motivo preciso por el que se requiere la colaboración de un médico extraño.

3.—Prohíbese terminantemente proporcionar anteojos u otros similares por cuenta del Departamento Médico a cualquier empleado de la Compañía.

4.—Quien prescinda de lo dispuesto en esta Circular, no tendrá derecho a reclamar pago o reintegro alguno.

Sírvanse acusarme recibo.

Atento,

(f) L. E. ALCIVAR,
Cirujano en Jefe

Conforme.

(f) M. A. JARRIN G.,
Presidente

EL COMITE AUXILIAR DE QUITO,

CONSIDERANDO:

el sensible fallecimiento del Sr. Teniente Coronel don José Alberto Vivero.

ACUERDA:

Manifestar al señor Edmundo Vivero, hijo del fallecido y afiliado a la Hermandad Ferroviaria, la condolencia de este Comité, asociado de corazón al compañero afligido por tan inmenso dolor.

Quito, Agosto 17 de 1933.

El Director, J. R. GARCIA.

El Secretario, C. ALFREDO GARCIA M.

Consignamos nuestra nota de duelo por doña Natalia Chacón de King, madre del señor don Guillermo King; reputado artista que colabora desde hace mucho tiempo en nuestra publicación.

