



# MARIZ DEL DIABLO





# EL FERROCARRIL DEL SUR

IMPORTANTES APRECIACIONES DE LA PRENSA SOBRE LOS ÚLTIMOS  
ACONTECIMIENTOS.—OPINIONES DESINTERESADAS.

## LA CONTRALORIA y la COM- PAÑIA DEL FERROCARRIL

Nadie ignora que la Guayaquil & Quito Railway Company es una compañía anónima y, como tal, una persona jurídica de derecho privado.

La Compañía del Ferrocarril está sometida a las leyes del Estado de New Jersey, donde fue registrada; y aún cuando estuviera sometida a las leyes del Ecuador, no puede ser fiscalizada por la Contraloría.

En la Compañía del Ferrocarril hay accionistas extranjeros y nacionales y entre estos últimos se cuenta la Nación ecuatoriana, en virtud de que adquirió las acciones que pertenecieron al señor Norton.

La Compañía del Ferrocarril no es una dependencia del Estado ecuatoriano, ni administra fondos fiscales. En consecuencia, la Contraloría se excede de sus atribuciones al pretender fiscalizar la administración de dicha Compañía.

El Estado, en su calidad de accionista, tiene perfecto derecho para proceder de acuerdo con las leyes mercantiles, para acudir a los jueces competentes, para ejercer las facultades que aquellas leyes conceden a los accionistas de una compañía anónima.

Pero la contraloría no puede intervenir en la administración interna de la Compañía del ferrocarril ni revisar sus actos, ni exigir cuentas; ni, porque, volvamos a decirlo, no se trata de una dependencia del Estado, ni menos de una oficina que recaude, administre o invierta fondos fiscales.

En su calidad de accionistas, los extranjeros que tienen acciones en la Compañía del ferrocarril gozan de los mismos derechos que el otro de los accionistas, el Estado ecuatoriano.

Sin embargo, los accionistas extranjeros no tendrán derecho para acudir a las leyes de Estados Unidos, a fin de que entidades que no forman parte del Poder Judicial tengan ingerencia en los actos de la Compañía del Ferrocarril.

Idénticos son los derechos de los accionistas extranjeros y del único accionista nacional, que es el Estado ecuatoriano.

La fiscalización por parte de la Contraloría, es arbitraria e ilegal, absolutamente nugatoria y no puede imponer obligación alguna a la Compañía del Ferrocarril.

No por eso, el Estado queda en la imposibilidad de reclamar sus derechos; pero debe hacerlo de acuerdo con las leyes mercantiles, con los contratos vigentes y de acuerdo también con los accionistas extranjeros.

Si éstos se denegaren a cooperar, el Estado tendría derecho para pedir la liquidación de la Compañía o para proceder en la forma que él creyere conveniente, siempre de conformidad con los contratos y con las leyes mercantiles.

Lo inaceptable es que se proceda en forma autoritaria, considerando a la Compañía del Ferrocarril como una simple dependencia del Estado, desconociendo así la naturaleza y carácter de las compañías anónimas.

Que se reflexione en esto para que más tarde no surjan reclamaciones de los accionistas extranjeros que considerarán lesionados sus intereses por la intrusión de la Contraloría en asuntos que, por lo expuesto, son para ella absolutamente extraños.

Cualquiera resolución del Gobierno respecto de la fiscalización por parte de la Contraloría, no confiere a ésta atribuciones que no tiene; puesto que el Gobierno está más obligado que nadie a respetar las leyes y a tener exacta noción de lo que son las compañías anónimas.

(LA CRISIS, Núm. 48).

## LA ADMINISTRACION DE LA COMPAÑIA DEL FERROCA- RRIL DEL SUR. . . Acusacio- nes, mentiras e infamias.

Nada, ni una palabra deberíamos nosotros agregar a la índole de este modesto semanario político, si al público le consta que nuestras campañas, todas nuestras campañas, no se han hecho sino en defensa del pueblo; sin que nos importen insultos, difamaciones y calumnias muy naturales en quienes, no teniendo el valor de afrontar una discusión serenamente, se valen del anónimo y del pasquín, como quien busca un desahogo a sus malas artes en la piedra que arranca de la aljaba cobarde y miserable.

Sin embargo de todo esto. "La Crisis" se ha fundado con el noble fin de hablar la verdad y de denunciar al país la podre que lo carcome, echando mano de la política y de la ruin difamación como expediente de los enemigos de la Patria. Así, por ejemplo, ahora se ha recurrido a la vil calumnia para ver de derrumbar reputaciones muy bien mantenidas, tomando como incentivo la oportunidad de aturdimiento y la confusión campante en materia política, de suerte que se alcance el objeto: aumentar la corriente de la difamación, concesionaria de la malevolencia.

Tratándose del predicamento de un hombre, suele regocijarse la muchedumbre con la tacha, con la calumnia, con la difamación de tal predicamento, y para ese montón amorfo no hay mayor regocijo que ese vituperio. Sin análisis, sin estudio y aún sin corazón, se acepta generalmente lo malo que se diga de un buen hombre y se rechaza de lo que pudiera favorecerlo. Son cosas de la humanidad, de este pícaro mundo, donde abundan los Judas sin que tengan el valor de ahorcarse como el divino traidor de Jesús de Galilea.

Cafidos para siempre el "Ogro de Nulti", los Ayoras, los Cuevas y ese hijo de los "amorfinos" que se llamó *amor-runa*, esto es, Juan de Dios Martínez Mera; el blanco de estos días ha sido el señor Manuel Navarro, Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur.

La Historia no es sino la repetición de los hechos, como nos lo enseña la erudición escolástica; de modo que, antes de un año, ya tenemos a quien atacar y combatir con escándalo: al señor Navarro y, en general, a la administración de la Compañía del Ferrocarril. Poco antes, quizás de ello no sea aún un año, una Revista guayaquileña, por mal nombre COCORICO, niada de cuervos y de todos los larrea-albistas de nuestra metrópoli comercial, formuló en sus páginas todas las acusaciones en contra del señor Navarro, que hoy se vierten en cierta prensa de Quito. Entonces, el Presidente de la citada Compañía desvaneció los cargos uno por uno; y lo que es más, comprobó hasta la saciedad que los contratistas de durmientes no cumplían con sus compromisos, razón de sobra para hacer anticipos a hombres honrados, enérgicos y dinámicos como Restrepo, Illescas Barreiro, etc.

Dichos anticipos, como lo dijo en aquella época el señor Navarro, no afectaban en nada los fondos que él manejaba; sino que, al contrario, esti-

mulaban su buena marcha o inversión; teniendo en cuenta que solo se trataba en ese caso, como se ha de tratar ahora, simplemente de *anticipos*, autorizados en toda contabilidad, porque se fundan en el *crédito* preconizado y sostenido como factor de progreso en todos los textos de Economía Política.

El señor Navarro ha dicho en su respuesta a las acusaciones formuladas en "El Debate" que se espere el informe de la Contraloría; y nosotros sabemos que ya está contestando los cargos o las averiguaciones hechas por el Consejo de Ministros, a fin de no dar ocasión a que se dude de la correcta inversión de los fondos del ferrocarril.

Entretanto, nosotros, con el derecho que nos asiste como periodistas veraces y amigos del pueblo, hemos adelantado, en relación con estos asuntos, la siguiente investigación sujeta a la verdad.

Nada queda bien en este caso como aquello de tirar la piedra y esconder la mano, como se dice vulgarmente; de aquí que los enemigos de la patria, mal llamados defensores de ella, se escondan a menudo en estas cuestiones que interesan a los ecuatorianos; y que, más bien, se nos presenten a modo de ovejas en vez de lobos. En efecto, hoy tenemos de acusadores del señor Navarro a aquellos personajes funestos responsables de la ruina en que nos encontramos. Y es preciso nombrarlos por sus propios nombres para que el pueblo, la eterna víctima de estos pulpos, pueda conocerlos y logre distinguirlos.

No vamos nosotros, en estos momentos, a poner de relieve las ejecutorias del señor Navarro como hombre de empresa, de industria y de energías puestas al servicio de la Nación, bien se mire la iniciativa individual, bien la riqueza pública que se incrementa con tan bellas prendas; pero sí es justo que resaltemos a los enemigos suyos, esto es, a aquellos que le hacen la guerra por envidia, por rivalidades y, también, por beneficios recibidos y no pagados.

La administración del ferrocarril, desde que se encuentra servida por el señor Navarro, ha rendido beneficios que no son para apuntarlos en una simple crónica. Pues basta ver, a simple vista, lo que era antes el ferrocarril y lo que hoy significa para el adelanto de las comarcas interandinas; todo esto únicamente por el dinamismo, por la acción y por la honradez del señor Navarro.

Los enemigos suyos, que, como hemos dicho más adelante, quieren hacerle competencia por medio de la intriga y de la calumnia, no pudiendo presentarse de frente, se esconden en el escaudalo que proyecta reflejos deslumbrantes y equívocos a la vez. Empecemos, para conocerlos bien, por el señor Dobbie, el antiguo Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur; quien pretende volver a ese cargo echando mano de la calumnia y de la difamación. Este señor, absolutamente ingrato para el Ecuador, desfaleó al país en más de un millón y medio de sueros en el Ferrocarril del Norte, por cuya razón fue separado violentamente del cargo. El doctor abogado suyo, el verdadero Rasputín ecuatoriano, conocedor de ciertos *tejes y madejes* del Ferrocarril del Sur, así como se interpuso para que no cayera el Presidente Martínez Mera o hizo un viaje a Panamá con aprovechamiento de dólares y con desgarramiento del trabajo del pueblo ecuatoriano; asimismo ha querido ahora derrumbarlo al señor Navarro dando datos falsos y muy fáciles de conquistar la animosidad del pueblo. El señor Dobbie procede de todo de acuerdo con las sugerencias de su consejero y abogado.

El Sr. Ernesto Franco, quien hizo un viaje a Estados Unidos a expensas del señor Navarro, habiéndole obsequiado éste graciosamente una comisión por compra de una maquinaria, compra que no la efectuó y que pudo haberla hecho el señor Navarro directamente sin intermediarios, se ha vuelto enemigo suyo tan sólo por esto y, como no ha podido obtener la comi-

sión de medio millón de sueres que él reclama por ese viaje que le costó el señor Navarro, en momentos de despecho, de locura y de ambición quiere atacarle por la espalda a su antiguo protector, señor Navarro. A más de esto, se nos ha enviado a esta oficina datos suficientemente acusadores para el señor Franco; de suerte que cac de su peso la maquinación de éste contra el señor Navarro: la venganza deja de ser pasión cuando la alienta la nobleza; de lo contrario, no sólo no es virtud, sino que es un acto vituperable.

El señor Rafael Dillon, hermano del señor Augusto Dillon, pretendiente a la Gerencia del Ferrocarril del Sur, ha convertido a la Contraloría de la República en una Oficina de difamación: el espionaje que observa este señor en dicha oficina, le vuelve a la Contraloría ingrata, odiosa y anti-pática a una oficina que, por mil títulos, debiera ser la guardadora de la riqueza nacional.

Los señores Dillon, el uno empleado de la Contraloría y el otro banquero expulsado de la Banca de Guayaquil, nunca pueden ser ni siquiera la sombra de lo que es el señor Navarro, ni menos podrían competirle en honradez, en ejecutorias y en los servicios que éste ha prestado a la patria. Y con mayor razón pudieran ellos reemplazarle ventajosamente a un hombre que, como el señor Navarro, es conocido con ventaja.

El señor Ministro de Obras Públicas, según hemos sabido, se ha expresado en el Consejo de Ministros o en cualquiera otra parte, en los siguientes términos: "Yo lo acuso al señor Navarro por los datos que me han dado Mr. Dobbie, el señor Ernesto Franco y el señor Rafael Dillon". . . .

A lo que se ve, el novel señor Ministro ha tenido fe en estos caballeros, olvidándose de que se debe oír a la parte contraria, si es que ya hubo animosidad preconcebida contra el señor Navarro. . . .

El escándalo que se ha hecho al rededor del señor Navarro y de la Compañía del Ferrocarril, por malversación de fondos y otras cosas de este jaez, según queda dicho, se ha originado en ruines emulaciones y en sucias competencias que nada tienen que ver con el patriotismo ni con los intereses de la patria.

"LA CRISIS", fiel a su programa de defensa de los intereses públicos, sale a favor del señor Navarro, tanto por lo que él vale, cuanto porque ya desvanecerá él los cargos, formulados en esta hora de escándalo; y emplaza a los calumniadores suyos para que sostengan y comprueben sus perwersas acusaciones.

Hasta tanto, nada diremos de los que, cobijándose a la sombra de banderas políticas, anhelan arruinar a un hombre como el señor Navarro, a todo un "sel made man", tan sólo por sus servicios al partido, a los intereses colectivos y a la patria! . . .

La politiquería no debe emplearse como arma para el logro de un cargo que, como la Presidencia del Ferrocarril, requiere versación, práctica, energías y confianza de parte de todos sus accionistas y del público en general.

No es, pues, un puesto que puede desempeñarlo quienquiera, ni que podría ser accesible a preponderancias o influencias políticas.

(LA CRISIS, Núm. 48)

## LA FISCALIZACION DEL FERROCARRIL DEL SUR

Una historia imparcial del Ferrocarril del Sur nos haría conocer como esta obra que ha venido a cambiar por completo la faz de la República, renovando el aire que respiraba, dándole acceso a todo movimiento exterior,

sin la demora que requería la fatigosa peregrinación antigua a lomo de mula y por senderos casi intransitables, esta obra, decimos, de tanta importancia, costó al Ecuador menos, mucho menos de lo que en realidad pagó. El ferrocarril se debió a la voluntad de dos hombres, uno de los cuales era un espécimen del negociante yankee, sin escrúpulos, pero con un carácter férreo y una voluntad imperiosa para triunfar. El otro fue ese hombre al cual la historia va haciendo justicia a medida que se aleja en perspectiva: el General Alfaro.

Pero ninguna obra como ésta ha dado que hacer, en toda época, a esos patriotas que andan a la caza de sinecuras y granjerías soliviantando el sentimiento popular, tan fácil de conmover como de engañar. Para estos patriotas, la obra del ferrocarril era la cueva de Rolando y el Ecuador la víctima, cuyo tesoro se esquilimaba, cuya riqueza se quedaba en manos de Harman, cuando no pasaba a las de los hombres que entonces estaban en el gobierno de la nación.

Y el Congreso y el pueblo y los periódicos de oposición clamaban contra esos negociados escandalosos que iban dejando al Ecuador en soletas y pedían una fiscalización severa e inmediata. Allí estaban los patriotas listos para esa fiscalización. Enormes infolios se escribieron entonces por los Defensores Fiscales que eran nombrados por el Congreso para asegurar la independencia; pues que estos funcionarios tenían que trabajar no solamente en pugna con los dirigentes del ferrocarril sino también contra el gobierno que amparaba la empresa.

Sería curioso hacer una estadística del número de hojas que se escribieron para presentar año tras año los informes de esos Defensores, deducir en números los enormes saldos que declaraban en contra de la Compañía y calcular las grandes cantidades que el Fisco llegó a pagar como sueldos y honorarios de esos trabajos. Mientras tanto el ferrocarril seguía construyéndose y emprendía en la vida anémica de una explotación que dejaba pérdida por la escasez de productos transportables y por las tarifas un poco altas que tenía que imponer debido a la explotación costosa por la excesiva gradiente de la línea en varias secciones.

No tenemos para qué decir que de sacarse un corolario a esta apasionada y costosa defensa del Ecuador en sus relaciones con la Compañía del Ferrocarril del Sur, tendríamos que convenir que toda admiración habría que conceder al Magistrado que prestaba el apoyo de los fondos públicos aún pasándose sobre las estipulaciones de los contratos, porque era superior la consideración del bien que se iba a conseguir con la construcción de esta obra admirable, y al empresario que concluidos los 12'282.000 dólares entregados en papel como precio de la obra, tenía que recurrir a arbitrios financieros de toda clase para terminar un trabajo que iba costando cuatro veces más de ese valor.

El Art. 9 del contrato de 1897 habla del nombramiento de un revisor o interventor extraño a la Compañía, para que examine y certifique la efectividad de todos los gastos que se hagan por la empresa, la cual se obliga a frangearle los libros, facturas y demás documentos originales necesarios para la comprobación que debe hacer el Gobierno a fin de conocer el verdadero costo de los gastos de explotación. Es decir que esta cláusula prevía el caso de grandes utilidades que debían ser repartidas entre la empresa y el gobierno, para asegurar las cuales se establecía la comprobación antes anotada. Así, pues, el Defensor Fiscal de tantos años se convirtió al fin en Interventor y con este nombre continuó en el cargo un funcionario con pingüe renta que al llegar la época de reunión del Congreso publicaba un voluminoso informe con el balance de las cuentas del ferrocarril y con el resultado que se convertía en cargos contra la Compañía por centenares de miles de sueres, que nunca se encontraron modos para efectuar la recaudación.

Pero un buen día, cuando ya el ferrocarril había consolidado su funcionamiento, cuando ya habían fallecido el Presidente constructor y el empresario, un segundo Harman llegó a la Presidencia del ferrocarril y al

iniciar sus gestiones tuvo el poco acierto de pelearse con el Gerente y de malquistarse con el Gobierno. Entonces surgió una nueva iniciativa al rededor de esta obra. El Gobierno tenía acciones por el valor del 49 por ciento mientras las restantes acciones, por valor del 51 por ciento pertenecía en el extranjero en diferentes manos. Hallándose, pues, el Gobierno en minoría en el Directorio del ferrocarril, los accionistas extranjeros procedían como a ellos les parecía bien, con prescindencia de las indicaciones del Gobierno. ¿Qué había que hacer? Sencillamente, comprar acciones para del 49 por ciento pasar al 51 y tener así mayoría y mando en la empresa. Esta compra de acciones, que se llamó de la nacionalización del ferrocarril, se efectuó en 1925.

Pasada la administración del ferrocarril a manos del Gobierno, qué interés podía subsistir en mantener la antigua fiscalización? Antes se fiscalizaba a la empresa, hoy el Gobierno se fiscalizará al Gobierno, pues que la administración se hacía por un agente, nombrado por él. Este criterio fué el oficial, ya que, si no estamos equivocados, desde entonces desapareció el Interventor.

Pero cuando iba a terminarse la Asamblea, en 1929, entre las últimas resoluciones ésta de la reposición del cargo, atribuyéndose el nombramiento al Congreso. Desde entonces ha permanecido en la Intervención el señor Roberto Crespo Ordóñez, quien ha presentado su renuncia ante el Consejo de Estado; renuncia que habrá provocado indudablemente un inusitado levantamiento de pretendientes.

Es inútil añadir que nosotros opinamos porque el cargo debe ser suprimido.

(EL COMERCIO. Núm. 10,246)

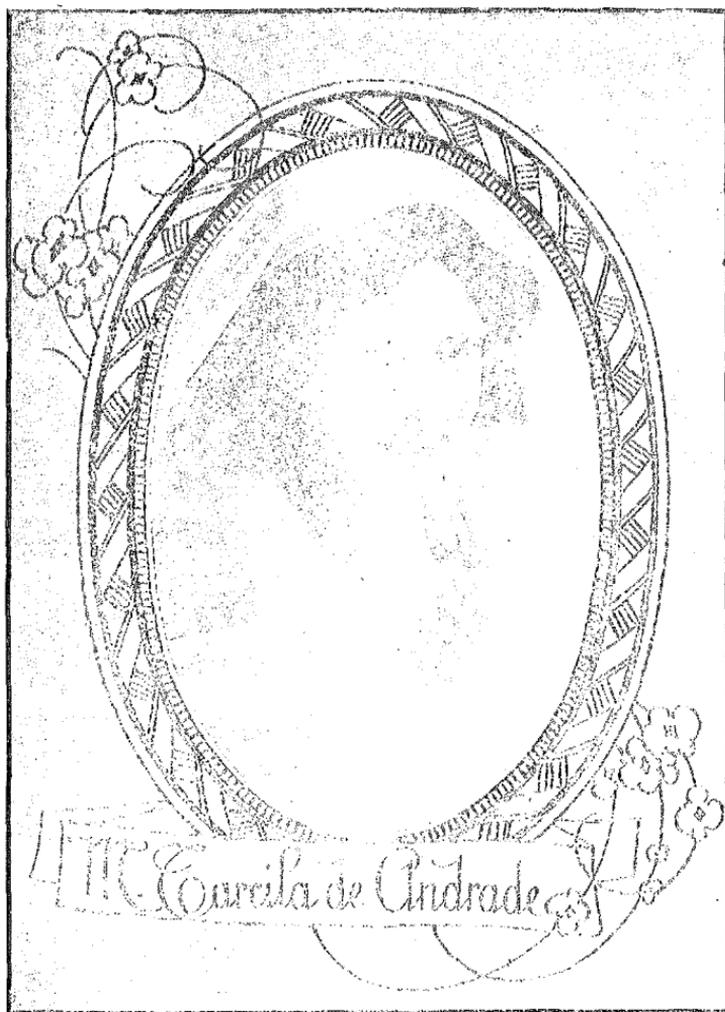
### COMENTASE EN QUITO EL BULLADO ASUNTO FERROCARRILERO.

Enemigos políticos del señor Navarro pretenden obstaculizar la labor de éste. Coméntase la supuesta estafa y espérase el final de la polémica entablada. Según nosotros, don Manuel

Navarro es invulnerable en su honorabilidad.

Quito, diciembre 30. — (De nuestro corresponsal Raza). — Es objeto de variados comentarios la publicación hecha por "El Debate" acerca de la mala administración de la Compañía del Ferrocarril del Sur.—El Sr. Manuel A. Navarro, directamente mencionado como responsable en esa publicación, ha dirigido una carta al citado periódico aclarando su conducta y manifestando que comprobará con documentos irrefutables, después de la fiscalización que realice la Contraloría, lo temerario de las informaciones dadas a la publicidad y que son obra exclusiva de sus enemigos políticos. Hay quien cree es obra del Dr. Trujillo.—El mismo señor Navarro, en un gesto de nobleza y consecuencia política, desmiente que se halle en ajetes revolucionarios, como se decía, y ha visitado al señor doctor Velasco Ibarra, para demostrarle, una vez más, su ninguna participación en las actividades de los contrarios al régimen que se iniciará el próximo setiembre.

NOTA DE LA REDACCION.—No podemos imaginarnos nunca que los distanciamientos políticos o las enemistades llegaran al extremo de hebr reputaciones honradas como las del señor Manuel Navarro, caballero que, durante todo el tiempo que ha permanecido al frente de la Presidencia del Ferrocarril del Sur, ha laborado con decisión y entereza para el progreso de la Empresa, cuyo estado económico, si no floreciente, no es tampoco deplorable, a pesar de la decadencia de todas las actividades comerciales e industriales. Estamos seguros de que la amplia documentación que presentará el apreciado amigo señor Navarro, constituirá una vindicación de su nombre y honra de bien, y servirá de escarnio a sus gratuitos detractores.—("El Espectador".—Gyquil.)



Nació, como la autora, para derramar luz: la diáfana luz de la virtud,  
el talento y la belleza con que le favoreció el destino,  
para satisfacción de la sociedad en que vive y justo orgullo  
de su feliz hogar.



# NAVARRO DEL DIABLO

AÑO XII

QUITO. ENERO DE 1934

Nº 98

GRATO nos ha sido confirmar, una vez más, ante la verdad de los acontecimientos desarrollados al rededor de la administración del Ferrocarril del Sur, el concepto, consignado ya anteriormente en las páginas de esta misma revista, que teníamos y tenemos aún, acerca del Presidente y de los miembros del Directorio de esta empresa ferroviaria, tan vinculada a los intereses generales de la nación y que tan honda trascendencia económica tiene para la vida del Estado.

TAL concepto nuestro — desvinculado, por lo demás, de toda parcialidad apreciativa — se concretaba y se concreta ahora a estimar la labor administrativa y constructiva desarrollada por el Presidente de la Compañía señor Navarro, en su más intrínseco valor, es decir como una labor en la que no sólo se transparentaba el honrado y escrupuloso manejo de la economía del Ferrocarril del Sur, sino el anhelo patriótico de trabajar por la prosperidad de sus intereses, sobre los que tienen inmanentes derechos el pueblo y el Estado ecuatorianos.

VERTIDAS, pues, ante el Gobierno y la opinión pública del país, las falsas acusaciones — que por otra parte no han servido sino para afirmar los buenos manejos, honradez y patriotismo del señor Navarro — hechas sin ningún fundamento ni fin justificativos, sobre la mala administración del Ferrocarril del Sur, aquellas han quedado ampliamente desvanecidas ante la defensa, comprobatoria, minuciosa y estricta que hizo el Sr. Navarro, y de cuyo contenido tiene conocimiento el pueblo y el Gobierno del Ecuador.

DAR con las fuentes de origen de la campaña que desde tiempos ha se ha venido desarrollando en contra de los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril del Sur, cuya culminación acaba de tener lugar públicamente, no es difícil si se estudia con alguna detención la psicología de nuestra política, agravada de males indecibles, en estos últimos tiempos de crisis económica, y si se considera también a la Compañía del Ferrocarril, en su verdadera importancia nacional.

EN verdad, como justicieramente lo reconoció uno de los diarios de esta ciudad al juzgar los ataques de que se



hacia víctima al Presidente de la Compañía, ésta, para la desmedida y ávida ambición de los eternos prohombres de nuestra política ha sido siempre el Eldorado administrativo, social, financiero, al que se ha querido conquistar por los medios más indignos, para usufructuarlo personalmente, no para administrarlo, como se ha venido haciendo hasta aquí, con el sentido de honradez y responsabilidad patrióticos y con el conocimiento técnico y financiero de la empresa, cualidades que han puesto en guarda el prestigio del Presidente de la Compañía.

"MAS hay saña particular y política que justicia en la persecución de que se ha hecho objeto al Presidente actual de la Compañía", afirmaba con acierto el diario capitalino. Y ésta es la única verdad. Siempre fué norma de nuestra política y de sus directores, aunque es doloroso confesarlo, hacer de los altos cargos burocráticos y administrativos, el feudo del que se disponía, de un modo autocrático, on exclusivo beneficio particular, posponiendo así, enfática o veladamente, los sagrados intereses del pueblo y del Gobierno.

LA Compañía del Ferrocarril del Sur, Empresa de tan amplio radio de acción, no podía excluirse, ni menos, de la ambición política, peor aún en estos momentos de grávida angustia económica, en los que, todas las fuerzas sociales, debatiéndose en la lucha por su seguridad vital, afluyen al único asidero de salvación que es el Presupuesto del Estado.

PERO más aún, en el caso de la Compañía del Ferrocarril del Sur. Se ha querido, se quiere su dirección y administración para hacer de élla un tentáculo, más o menos poderoso, de los manidos enjuages de nuestra política. Para ponerla, en suma al servicio de la política, que aquí entre nosotros, éste es el vórtice en el cual naufragan los más serenos espíritus y las acciones más honradas y patrióticas. Esta es la verdad, que cualquier ecuatoriano conocedor de nuestra realidad, puede constatarla sin mayor esfuerzo.

POR nuestra parte, vinculados como estamos tan estrechamente con los intereses y destinos de la Compañía del Ferrocarril del Sur, por los cuales venimos abogando desde hace largo tiempo, sólo creemos del caso, apoyándonos en los valiosos juicios que ha vertido la prensa de la capital y en la corriente de opinión pública, favorables para la dignidad y prestigio de su Presidente, Sr. Navarro, asegurar, convencidos como estamos de ellos, de que su actuación háse desarrollado en todo momento, sobre la base del más puro patriotismo, sobre sus sentimientos probados de honradez, y, también, sobre sus profundos conocimientos técnicos, cualidades que le han permitido llenar lo más ampliamente posible, las aspiraciones del Gobierno y del pueblo ecuatorianos.

# LA EXPOSICION DEL PRESIDENTE DEL FERROCARRIL DEL SUR

CIFRAS Y COMPROBACIONES INCONTRASTABLES

PALABRAS DE SINCERIDAD Y

DE JUSTICIA

Quito, a 6 de enero de 1934.

Señor don  
Alberto Ordeñana C.  
Ministro de Ferrocarriles.  
En su Despacho.

Señor Ministro:

A solicitud de mi parte, recibí, a la mitad del día 30 de Diciembre último, el oficio N° 306, fechado el 29 del propio mes, proveniente de ese Despacho, y que contiene, no sólo el conjunto de observaciones que ese Ministerio creía oportuno formular a las gestiones administrativas del Presidente de "The Guayaquil & Quito Railway Company", sino también comentarios de orden subjetivo, que, por ahora, dejaré de lado, para ocuparme únicamente en las primeras.

He recogido las más hondas directivas de mi espíritu en una cuna honorable y en un medio ambiente de concordia humana, de nobleza en los espíritus y de tranquila y sana meditación en los problemas de la vida. Mis actos, los actos de mi vida toda, cualquiera que sea la situación en que me he encontrado, se han inspirado en esas directivas: he pretendido, en toda oportunidad, ayudar las iniciativas de trabajo, el desenvolvimiento leal de las conciencias, la amplitud de los negocios, la grandeza moral y material de las instituciones públicas y de las privadas, sin haber consentido, jamás, que mi conducta se mancho en las orientaciones malévolas del pensamiento y de la acción. He dado ancho paso al crédito y a la esperanza de cuantos estuvieron dentro de mi órbita de acción, y me enorgullecí de haber hecho de "The Guayaquil & Quito Railway Company" un valuarte para las industrias conexas con su actividad. De todos los actos de mi administración me hago y me declaro, ante usted, ante el Gobierno y ante el país todo, responsable con mi honra y con mis bienes, estando firmemente convencido de que obré como me lo mandó mi recta conciencia, sin halagos de pasión ni empeños de lucro personal. Si ayudar a las industrias conexas con las actividades del Ferrocarril constituyó incorrección, debo declarar que, para hacerlo, medité, primero, como voy a pasar a demostrarlo, en las ventajas que se derivaban para la Compañía y para el país, y me sometí, luego, en cuanto era aplicable, a las instrucciones que me dió la Junta de Directores de la Compañía, quienes, encontrándose ausentes del país, pero profundamente enterados de su marcha económica, se han colocado, en toda vez, por encima de las pasiones nacionales y mirado solamente un oriente de negocios.

La exposición que el Presidente de "The Guayaquil and Quito Railway Company" presenta ante el Gobierno del Ecuador, accionista de la Compañía, con el objeto de dar cuenta de sus actos administrativos, no significa, en manera alguna, que reconozca la legalidad de la intervención del

Gobierno, llevada por intermedio de la Contraloría General, hecho acerca del que me es grato enviar, para su información, en Anexo N° 1, el parecer jurídico de nuestro Departamento Legal, el que impugna dicha intervención. Sin embargo, me creo obligado a hacer la exposición de mis actos, ante uno de los accionistas, para desvirtuar los cargos que se han formulado. La presente exposición, ha de reconocer, en sus diversos acápites, temas generales, para especializarlos, en la exposición de cada uno de ellos, según los documentos y las directivas del negocio, en cada una de sus partes.

## DURMIENTES

En Febrero de 1927, tras las dificultades de mi antecesor, el Sr. Dn. J. C. Dobbie, en la administración y construcción de los Ferrocarriles Sibambe a Cuenca y Quito a Esmeraldas, que culminaron, sensiblemente, en su separación de la Presidencia de "The Guayaquil & Quito Railway Company", tuve a alta honra entrar a desempeñar este puesto, al cual se mantienen vinculadas casi todas las fuerzas vivas del país, el crédito público y las esperanzas de regeneración y florecimiento de la República.

La administración de "The Guayaquil & Quito Railway Company" seguía, por entonces, una orientación que no guardaba estricta concordancia con el pensamiento político-económico de aquel gran ecuatoriano que se llamó Eloy Alfaro, quien, venciendo todas las dificultades derivadas de la falta de cultura en el pueblo, de la pobreza en el Erario y de la incompreensión de sus ciudadanos, prosiguió, sin tregua y sin desmayos de ningún género, en la obra magna de construir el Ferrocarril del Sur, para hacer, de éste, la espina dorsal del desenvolvimiento del país, y la fuente, manifestada en mil ramales, de su progreso y de su vida toda; y, lejos de buscar el desarrollo de las actividades económicas nativas, continuaba lanzando el dinero del país para invertirlo en elementos exóticos, imprescindibles, ciertamente, para la operación y explotación del Ferrocarril; pero que podían encontrarse, tras algunos esfuerzos, dentro del territorio de la República, ofreciendo así oportunidades para el desenvolvimiento de sus fuerzas económicas, aun en estado potencial, y colocaciones para las exigencias de trabajo de sus pobladores.

Entre dichos elementos exóticos se encontraba el roglón de durmientes. En carta de 14 de Septiembre de 1926, mi antecesor, Sr. J. C. Dobbie, decía al Directorio lo que sigue:—"No pongo en duda la información dada por el Sr. Juan Martín Borja al Directorio, respecto de los contratos hechos por ferrocarriles americanos con ciertos países tropicales para la provisión de durmientes, aunque hasta ahora no he leído en las revistas técnicas que suelo recibir, ninguna referencia a estos contratos. Sin embargo, antes de examinar la situación general del Ecuador en lo tocante a durmientes, debo observar que el Brasil, que posee maderas en cantidades incomparablemente más grandes que el Ecuador, hubo de importar de Australia todos los durmientes necesarios para la construcción de algunos de sus ferrocarriles. En el mismo caso están la Argentina y el Uruguay. Además, el Ferrocarril de Panamá, que es una institución netamente americana y que dispone de fondos ilimitados, usa durmientes de pino, entre Colón y Panamá. Si es verdad que las autoridades americanas en Panamá han dedicado mucha atención y han estudiado el asunto relacionado con la provisión de maderas locales a un grado máximo, la proporción de maderas nacionales que ellos emplean es infinitesimal, y esto tomando también en cuenta la circunstancia de que las autoridades del Ferrocarril de Panamá curan las maderas locales más o menos en la misma forma en que se hace en los Estados Unidos, circunstancia acerca de la cual nadie ha pensado to-

avía en el Ecuador".—"Un durmiente de guayaacán de puro corazón, sería seguramente admirable, desde que sería prácticamente incorruptible. Pero la proporción de esta clase de durmientes que el Ecuador puede producir económicamente, no constituye el 1% de los durmientes que necesita la Compañía del Ferrocarril, para conservar la línea en buenas condiciones de seguridad. Si dobiéramos atenernos a las recomendaciones del Sr. Borja, ¿qué sucedería con el Ferrocarril mientras esperáramos la provisión de durmientes de guayaacán de puro corazón?

Al hacerme cargo de la Presidencia de "The Guayaquil and Quito Railway Company", y haciendo valer, para ello, la experiencia que me habían proporcionado largos años de trabajo, en mi oficio de Ingeniero en el Litoral de la República, me preocupé activamente de obtener el mayor número posible de durmientes de maderas duras como el guayaacán, palo negro, matasarna, cascól, etc., y si bien hubo de convencerme de cuán amarga verdad encerraban las palabras de mi antecesor: "en realidad, en la preparación de nuestros contratos para la compra de durmientes, la experiencia nos ha enseñado una cosa, a saber, que de todas las ofertas y las promesas hechas por los contratistas, debemos descontar un 90%, y que la misma proporción entre la promesa o el cumplimiento de los contratos es válida en todo lo relacionado con el negocio de maderas nacionales", sin embargo, no he de desanimarme y perseveraré en la gestión de intensificar nuestro aprovisionamiento de durmientes en el Litoral.

Acudí a las licitaciones por la prouisi, al convencimiento personal, al alza de precios, a las relaciones de amistad, a los obligados anticipos de fondos, para alcanzar algo más de un contonar entre contratos, convenios y simples compromisos de entrega, en el lapso de 1927 a 1929. Mi propia gestión alcanzó puedo decirlo así, a cerrarme el paso; pues se formó una fuerte opinión en favor del aprovisionamiento de durmientes nacionales, tanto que, a fines de 1929, al llegar el último de los cargamentos de durmientes extranjeros, se llevó a cabo una formidable campaña contra la Compañía, acusándome de hacer precisamente lo que no quería hacer; es decir, se me atribuyó favorecer la importación de durmientes extranjeros. Tal campaña llegó a autorizarla hasta el Decano de la Prensa Nacional, en furibundos artículos contra la Compañía, que llevaban a mi ánimo el convencimiento y la satisfacción de haber logrado mi propósito: era el autor de la intensificación del aprovisionamiento de durmientes nacionales; pero no me importaba que se me considerase como a uno de los auxiliadores de la importación de durmientes extranjeros; porque el bien me enseñaron a hacerlo por el bien mismo y por la satisfacción moral que lleva consigo. Me es grato declarar que, en pugna con la afirmación sostenida por el señor Ministro, desde Noviembre de 1929, la Compañía del Ferrocarril no ha importado un solo durmiente, favoreciendo al desarrollo de esa industria en el Ecuador. Sírvase encontrar adjunta, señor Ministro, mi explicación enviada telegráficamente al señor Director de "El Telégrafo", de Guayaquil, el 9 de Noviembre de 1929, según consta en Anexo N<sup>o</sup> 2.

En el lapso que va de Febrero de 1927 a Diciembre del propio año, me interesé en sustituir completamente el combustible usado por nuestras locomotoras, reemplazando la leña y el carbón con el petróleo, medida que logró permitirme economizar para la Compañía cerca de \$/ 200,000 en dicho año de 1927; pero, creando para la industria del Interior un grave interrogante en el trabajo; los proveedores de leña que ocupaban gran número de trabajadores, se vieron, inesperadamente, sin colocación para sus productos, y hubieron de licenciarse a sus obreros, creándose un verdadero malestar a lo largo de la línea, desde Bucay a Chimbacalle. Para resolver este problema, he de examinar detenidamente las maderas de la región interandina, y me dediqué, luego, a intensificar en el Interior, como lo había hecho ya en el Litoral, la elaboración de durmientes de montañas frías,

tales como arrayán, motilón, canelo negro, huilmo, panza, etc., y, concordante con mis ideas, celebré más allá de una veintena de contratos y convenios y compromisos, como ya lo había hecho antes en la región costanera. "Hemos hecho recientemente un contrato de durmientes de Alóag—dice el Sr. Dobbie en su carta ya citada—(el contrato fue celebrado entre el Sr. J. C. Dobbie como Presidente de la Compañía y el Sr. Marco Antonio Restrepo), pueblo situado a unos 30 kilómetros al Sur de Quito. Estos durmientes son extraídos de bosques vírgenes, situados a una gran distancia de la línea y no incluyen la madera de guayacán. La razón para comprar durmientes en el Interior, reside en la necesidad de economizar el enorme costo de transportación, desde Durán a la División de la Sierra, desde que cien carros de durmientes colocados entre Palmira y Quito cada año, significan otros tantos carros que no podemos dedicarlos al transporte de mercaderías. Además, un carro de durmientes representa el 25% de la capacidad de arrastre de nuestras locomotoras más poderosas, en la Sección de la Montaña. Puede ser que algunas de las maderas de Alóag, de las cuales se hace durmientes, no sean de una calidad tan buena como el mangle, aunque en su aspecto general lo son; pero aún si no lo fuesen, podemos nosotros renovar más frecuentemente estos durmientes desde que economizamos el enorme costo de transporte en la Sección de la Montaña".—Luego de hacer más las palabras emitidas por el Sr. Dobbie, he de declarar que es así, realizando ejemplares esfuerzos en el Litoral y en el Interior de la República, como me preparé para suprimir la importación de los durmientes extranjeros; la República, en sus diversas regiones, se interesaba en la provisión de durmientes, de diversas calidades, y al intensificar la industria, me permitía cumplir, satisfactoriamente, mi propósito, de no importar un solo durmiente extranjero.

En 1929; es decir, en el año en que abolí definitivamente la importación de durmientes, mi propósito, sin embargo, no se encontraba suficientemente respaldado en el Litoral ni en el Interior de la República; y por ello es que, escogiendo entre males los menores, permití, que en el Litoral se formara casi un verdadero monopolio para el aprovisionamiento de maderas duras, monopolio que, dicho sea de paso, ya he logrado extorminar; y en el Interior, con viva repugnancia, como he de explicarlo, realicé el contrato con los señores Marco Antonio Restrepo & José Javier Villagómez.

Es mi deseo no citar mi nombre, en la presente exposición, en nada que no guarde estrecha concordancia con mi gestión administrativa; pero, para desvirtuar cualquier comentario antojadizo, permítame usted expresarle que, en Julio de 1928, adquirí, en sociedad con el señor Ricardo Fernández Salvador, la hacienda "Leito", confiando, para ello, en los espléndidos conocimientos agrícolas de mi consocio, quien debía asumir la administración total y única del fundo; no he de vacilar en declarar que no soy agricultor, y que, por lo mismo, el negocio radicaba en los conocimientos y en la absoluta honorabilidad del señor Fernández Salvador. De improviso, el señor Fernández Salvador enfermó gravemente y vendió sus derechos y acciones al señor Marco Antonio Restrepo. Desconcertado, ante este hecho, en mi negocio, que creía venido en tierra por la resolución del señor Fernández Salvador, me ví perurgido a vender también mis derechos y acciones a dicho señor Marco Antonio Restrepo.

El señor Restrepo venía ofreciéndome durmientes de sus haciendas, encontrando, de mi parte, porfiada resistencia para contratar con él, tal como lo había hecho ya el señor Dobbie. De pronto, el señor Restrepo llevó a su hacienda de "Leito"—hacienda que el señor Fernández Salvador y yo le habíamos vendido como una verdadera selva—a diferentes miembros del Gobierno, de la Banca y el Comercio de Quito, haciéndoles ver, como, en pocos meses de trabajo, la había transformado casi totalmente, construyendo, entre otras cosas, un camino para automóvil, desde la Estación de Peli-

leo, a través del río Patate, hasta el corazón de su hacienda, en un trecho de cerca de 30 kilómetros.

Forzado a reconsiderar mi intolerancia para con el señor Restrepo, hube de encontrar que era el único hombre que había cumplido con los contratos de aprovisionamiento de leña, de manera exacta y fiel, y, entonces, al presentármeme en demanda de formalizar un contrato, eu asocio del honorable caballero don José Javier Villagómez, hube de comenzar a negociar con ellos. Más tarde, los dos se propusieron establecer un aserradero de durmientes en la cima misma de la hacienda "Leito", para proveer a la Compañía del Ferrocarril.

No soy un hombre para arredrarme ante propósitos de nadie; pero me pareció imposible que dichos señores cumplieran con tan temeraria aventura. Sin embargo, poco tiempo después fui invitado, en unión del señor Lucindo Almeida Borja, para visitar el aserradero ya instalado. Es una verdadera obra de leyenda, la forma como estos caballeros, de ingenio y de actividad comprobados, han logrado instalar el aserradero, integrado por pesadas maquinarias, en la cuspide de aquellos cerros abruptos; pero, aún más, han lanzado un ferrocarril particular dentro de la montaña, para rescatar maderas y ofrecérnoslas transformadas en durmientes.

Creo usted, señor Ministro, que he de emplear mi más honda emoción, para declarar que no tengo el menor temor en cuanto se refiere a los anticipos hechos a los señores Restrepo y Villagómez, hombres de excepcional competencia, que tan bien han sabido prestarnos su concurso, para realizar el propósito de liberar, en cuanto al aprovisionamiento de durmientes, a la Compañía del Ferrocarril, de la intervención económica del extranjero. Creo en la necesidad de redimir el Ferrocarril de toda ingerencia exótica; pero nuestro país no está capacitado aún para sustraerse de pronto a la acción del extranjero, para constituir su verdadera autarquía, sin prepararse, metódicamente para ello.

Sírvase encontrar adjunto el contrato celebrado con los señores Restrepo & Villagómez, para el aprovisionamiento de durmientes, en Anexo N<sup>o</sup> 3.

"Los durmientes—se dice en el informe de los señores Coverdale & Colpitts—así en la Sección Interandina como en la línea en general, acusan una considerable depreciación. Recomendamos que durante los próximos cinco años—1929 a 1933—se lleve a cabo un programa de renovación de durmientes, a razón de 30.000 por año, en esta forma: 60.000 de madera colorada de California y 30.000 de Guayacán, debiendo tener los primeros 6 "menos que los que actualmente se usan".

Habiendo aceptado el Directorio el Programa señalado por los señores Coverdale & Colpitts, lo he ejecutado, en el curso de los últimos años en la siguiente forma:

AÑO	NUMERO
1929	105.211
1930	126.801
1931	133.060
1932	130.607
1933 (aprox.)	120.000
	<u>615.679</u>

El monto de durmientes renovados de 1929 a 1933, alcanza el gran total, aproximadamente, de 616.000.

Forman parte de esto gran total, los siguientes durmientes importados:

FECHA	NOMBRE DEL VAPOR	NUMERO
Enero de 1929	"Almagro"	6.005
Marzo de 1929	"Baraalt"	1
Marzo de 1929	"Bennekhom"	7.420
Abril de 1929	"Loriga"	675
Abril de 1929	"Loriga"	10.918
Novb. de 1929	"Minneola"	25.000
		<u>50.014</u>

El total de durmientes importados, asciende a 50.014, es decir que, de 616.000 durmientes renovados, hemos comprado en el país 565.986. Los señores Restrepo & Villagómez nos han entregado los siguientes:

AÑO	NUMERO
1930	17.549
1931	29.879
1932	49.581
1933	52.774
	<u>149.783</u>

Los valores empleados en la compra de durmientes, han sido los siguientes:

AÑO	VALORES
1929	S/. 443.060
1930	470.979
1931	543.594
1932	546.810
1933 (hasta Oct.)	402.959
	<u>S/. 2'407.402</u>

Vamos a referirnos ahora al precio pagado por cada uno de los durmientes. El Sr. Dobbie, en su carta ya citada, dice lo siguiente: "El guayaquán, como es conocido generalmente, se lo usa en grande escala, no sólo en Guayaquil sino en toda la zona tropical, para postes y pilotes, sobre los que se edifican casas de madera. Los postes en cuestión se denominan "calces" y se venden en Guayaquil a razón de S/. 4,70 el metro. Como nuestros durmientes tienen ordinariamente dos metros de longitud, puede verse fácilmente que no habría esperanza de adquirirlos, sobre todo de la clase denominada "todo corazón", a menos de S/. 9,00 a S/. 10,00 cada uno".—Sin embargo, a pesar de una mayor demanda de durmientes, los precios que hemos pagado han sido los siguientes:

	SUPERIORES cada uno	1 <sup>a</sup> CLASE cada uno	2 <sup>a</sup> CLASE cada uno
Región Litoral.....	S/. 5,50	S/. 4,50	S/. 3,00
Región Interandina...		" 3,50	

Las observaciones de ese Ministerio en punto a durmientes, radican en tres aspectos: *cantidad*, la cual, según el concepto del Ministerio, ha exce-

dido a la señalada por los técnicos americanos; *utilidad*, es decir que, en lugar de adquirir durmientes de pino colorado o de roble, importándolos del extranjero, hemos adquirido en el país durmientes de menor duración; y, *anticipos*. El Ministerio considera que no hemos debido realizar avances de fondos para la adquisición de nuestros elementos. Voy a referirme, separadamente, a cada una de estas observaciones:

**CANTIDAD.**—En efecto, los señores Coverdale & Colpitts, después de realizar el recorrido de la línea, necesariamente breve, señalaron, aproximadamente, el número de 90.000 como la cantidad de durmientes que debía renovarse en cada año; pero, además, nos recomendaron disminuir las distancias entre los durmientes, y, según nuestra experiencia, esto nos ha significado, en la práctica, el empleo de unos 100.000 durmientes adicionales. En la época en que realizaron su estudio los técnicos, existían en la línea unos 700.000 durmientes, más o menos, colocados, entre sí, a distancias variables. El mal estado de los mismos era indudable, debiéndose a este hecho, entre otras causas, los diarios descarrilamientos de nuestros convoyes de pasajeros y carga. Los técnicos no pudieron precisar, de manera absoluta, el número de durmientes a renovarse; pero nuestro programa se ha acercado a cumplir sensiblemente, el número indicado por ellos. Si sustraemos la cantidad de 100.000 durmientes destinados a acortar la distancia entre los mismos, de la cantidad de durmientes empleados, se encontrará que, sensiblemente, hemos llegado al número señalado por los técnicos americanos.

No es nuestro propósito hacer un estudio comparativo de las diferentes maderas que pueden utilizarse para durmientes. Vamos a considerar tan sólo el aspecto de duración. Un durmiente de pino colorado o de madera de roble americano se mantiene, en condiciones de servicio, según nuestro promedio, de 12 a 15 años. Un durmiente selecto, de maderas duras del Litoral, se mantiene de 8 a 10 años; un durmiente de maderas de las regiones frías, se mantiene de 2 a 5 años. El costo de un durmiente de pino colorado o de roble americano es de \$ 1.20 (U. S. Cy.); un durmiente selecto de maderas duras, \$/ 3.50; un durmiente de maderas del Interior, de \$/ 3.00 a \$/ 3.50.

Al costo de un durmiente de pino colorado, de roble americano o de maderas duras del Litoral, es menester añadir cuatro sucros, de promedio, por concepto de transportes hasta el Valle interandino. Si el aprovisionamiento de durmientes se considera desde un punto estrictamente egoísta, para servir únicamente los intereses de los accionistas de la Compañía, es, sin duda, un mal negocio comprar durmientes dentro del país; pero si se considera la cuestión económica de la Compañía, vinculada a la del país, entonces, el problema adquiere aspectos muy diversos: la Compañía, por concepto de durmientes, estaría en la necesidad de extraer del país, alrededor de \$ 100.000 (dollars) en cada año, abundando las industrias madereras del país y conduciendo sus recursos hacia el extranjero. La Compañía del Ferrocarril, manejada por un ecuatoriano, no podía cerrar los ojos a esta realidad; y he preferido dejar, dentro del país, los dineros recaudados por la Compañía, en cuanto me ha sido posible. De haber procedido de otra suerte, debería confrontar la observación de que he descuidado la vida económica de las industrias madereras ecuatorianas, para favorecer la importación de durmientes, tesis que también han sostenido algunos elementos de la opinión pública, como ya he tenido oportunidad de expresarlo.

La tesis que vengo defendiendo, en cuanto a favorecer el desenvolvimiento de las industrias nacionales, aún cuando los elementos resulten tan tanto más costosos para la Compañía, está muy de acuerdo con los dictados de la teoría económica de buen número de ecuatorianos.

**ANTICIPOS.**—La pobreza general y la defectuosa y escasa organización del crédito en nuestro país, obliga a todas las personas y entidades, sean industriales, comerciales o agrícolas, a hacer avances de fondos a sus proveedores. Es un principio elemental en la organización de nuestro comercio, agricultura e industrias privadas, y lo es aún en la organización de las industrias del Estado, el cual, también, en sus diversas reparticiones, tiene adelantadas ingentes sumas de dinero a los proveedores de los elementos de que ha menester, para explotarlas.

La Compañía del Ferrocarril no ha podido sustraerse a esta costumbre, que se encuentra impulsada, por lo menos hasta ahora, por las necesidades de los productores y la pobreza de recursos económicos en que desenvuelven sus actividades. No he sido el primero, ni seré seguramente el último que se vea obligado a hacer anticipos de fondos. Puedo decir, de una manera general, que la Compañía no tiene, ni ha tenido, un diez por ciento de contratos celebrados y en ejecución, sin que lleven implícita la condición de anticipo de fondos.

En la región litoral, en donde el sistema bancario es más rico y se encuentra mejor organizado y difundido, hemos tenido que emplear análogo sistema, interesándonos, ciertamente, en toda vez, por buscar y hallar las seguridades necesarias. Por mi parte, he pretendido favorecer en el Litoral, el mayor número de proveedores, como lo he hecho en la región interiorana; pero he tropezado con el constante incumplimiento de las personas que se ofrecían o que habíamos logrado interesar para la elaboración de durmientes. Voy a citar, de paso, dos hechos, por tratarse de personas de alta competencia, de singular actividad y de reconocidas vinculaciones sociales y políticas. Primer caso: los señores don Carlos Alcides Morlás, persona bien calificada y, en aquel entonces, de reconocida solvencia económica, asociado con el señor don Carlos Alarcón Mena, distinguido amigo mío quien, con tanto celo y recomendable acierto, organiza filas y elementos de los partidos políticos, y a quien, muchas personas, en cuyo número me encuentro yo mismo, consideran como el prototipo de hombres organizadores, me ofrecieron, en Febrero de 1929, celebrar un contrato, por el cual, previa entrega, en calidad de anticipo, de 300,000 sucres, se comprometían a suministrar hasta 600,000 durmientes de maderas duras del Litoral.

Consideré esta oferta como una brillante oportunidad para la Compañía; pero, de conformidad con nuestro sistema de contratos, firmamos, en 14 de Mayo de dicho año, uno de ensayo, pactando la entrega de cinco mil durmientes, a entregarse en el plazo de tres meses, previo anticipo de diez mil sucres. La Compañía cumplió con la entrega del anticipo y ha estado y se encuentra aún en completa disposición para recibir los durmientes; pero, desdichadamente, hasta la fecha sólo ha recibido una cantidad exigua, quedándonos a deber el señor don Carlos H. Alarcón Mena la suma de \$/ 9.242,00 que le hemos venido reclamando, sin servirnos, aún, del Poder Judicial, en la esperanza de que el Sr. Alarcón Mena cumpla voluntariamente con su compromiso.

Sírvase encontrar adjunto, en Anexo N<sup>o</sup> 4, el contrato celebrado con los señores Alarcón Mena y Morlás.

Segundo caso: don Benicio Mejía Peláez, hombre acaudalado y de ejemplar actividad, como tendrán que reconocerlo todas las personas que lo conocieron y justamente apreciaron, celebró conmigo un contrato para el aprovisionamiento de maderas duras del Litoral, comprometiéndose a entregarnos hasta 300,000 durmientes; sin embargo, y a pesar de su actividad y reconocido espíritu de empresa, no alcanzó a entregarnos sino muy contados durmientes. Estos constantes fracasos, ocurridos con contratistas del Litoral y del Interior de la República, a pesar de buscar siempre, en nuestras contrataciones, hombres de probada actividad y competencia, me

llevaron a tolerar, como ya lo he dicho antes, un casi monopolio en el Litoral, y a celebrar el contrato y a hacer anticipos a los señores Marco Antonio Restrepo y José Javier Villagómez.

Los señores Restrepo & Villagómez se han ganado mi especial aprecio en razón de sus esfuerzos; y han invertido la totalidad de los anticipos, como el señor Ministro podrá comprobarlo, si por bien lo tiene, en elementos para la explotación de maderas, contando, además, con buenas garantías. Vienen cumpliendo su contrato con toda exactitud y corrección. Este anticipo ha sido estudiado y analizado largamente por los señores Ministros de Ferrocarriles que le han antecedido en ese Despacho; ha sido conocido con todo detalle por los Congresos; ha sido analizado por dos comisiones legislativas; ha sido del perfecto dominio de la Junta Directiva de la Compañía; y no he escuchado hasta ahora, una sola voz de desaprobación. Estoy seguro de que la Compañía se encuentra más allá de bien protegida, en este caso, sin perjuicio de dejar ancho campo para adquirir los durmientes de cuantos quieran interesarse en este negocio, en el Interior de la República.

Debo decir, además, que no es nada extraño que cualquiera persona que se colocó en el actual momento económico, considere reprochable la manera de haber ejecutado mi programa de acción: hoy, la Compañía del Ferrocarril del Sur se encuentra ampliamente organizada, redimida de la ruina material y moral en que hubo de hallarla, y, en el caso concreto de aprovisionamiento de durmientes, la industria maderera está bien formada, en todo el territorio de la República, y, con ésta, la elaboración de durmientes. La función ha creado el órgano; existen numerosos elaboradores de durmientes en las diferentes comarcas del país; el negocio ofrece rendimientos prudentes, pero seguros, para nuestros tímidos inversores de dinero; pero esta situación no existía cuando me hice cargo de la Compañía.

En este momento, no sería quizás aconsejado realizar anticipos para aprovisionamiento de durmientes; pero en aquel entonces, quienes previmos la ruina de la moneda ecuatoriana, teniendo sobre nuestros hombros la responsabilidad de organizaciones poderosas, como la Compañía del Ferrocarril del Sur, estábamos en la obligación ineludible de dar vida a los recursos nacionales como un medio indispensable para asegurar la estabilidad institucional.

Si ahora tuviésemos que pagar un millón de sucres por año y por cada cien mil dólares para durmientes, al tipo vigente en el mercado libre de cambios, no sabemos, a ciencia cierta, si en día no lejano tendríamos que pagar dos, tres o más tantos iguales, volviéndose así, físicamente imposible la adquisición de durmientes extranjeros.

El monto del anticipo conseguido por los señores Restrepo & Villagómez, es elevado, sin duda alguna; pero no desproporcionado, si se toma en cuenta la magnitud de nuestras necesidades, que debíamos respaldar de manera firme, y, aun más, si se considera que dichos contratistas habrán de amortizarlo rápidamente, de conformidad con los términos del contrato.

He de hacer capítulo aparte del anticipo hecho a los señores Manuel Zurita Toledo y Alfonso Game. Como he tenido oportunidad de decirlo confidencialmente a usted, señor Ministro, el contrato celebrado con el señor Manuel Zurita Toledo y garantizado por el señor Alfonso Game, en el cual consta un anticipo notable de fondos, fue realizado por mí, únicamente, en el empeño de librar nuestros dineros depositados en la Agencia del Banco del Ecuador, de esta ciudad, en la época en que tal institución fue devorada por la crisis. Esta es la verdad, la única verdad sobre este asunto.

El contrato, señor Ministro, fue real y legalmente hecho y está surtiendo sus efectos, hasta la presente, dentro de las dificultades anexas a todos los contratos de durmientes. Los hechos que determinaron la concesión, fueron los siguientes:

Por Decreto de la Superintendencia de Banco, de 8 de Mayo de 1931, fue puesto en suspensión de pagos el Banco del Ecuador, en cuya Agencia de Quito, la Compañía tenía depositados, a la fecha indicada \$/. 63.000,00. La situación del antedicho Banco era de tal manera alarmante, que perdimos la esperanza de recuperar esos fondos. Entonces, me propuse conseguir su devolución, valiéndome de medios de índole comercial, que no juzgué desatinados y, a sugerencia del Agente, señor Alfonso Game, acepté un contrato para la provisión de durmientes, el que aseguraba el reintegro del depósito de la Compañía, en un tiempo prudencial, con interés del 6 por ciento anual, como se deduce de las estipulaciones contenidas en las cláusulas octava y novena del referido contrato, cuya copia enviamos al señor Ministro en Anexo N.º 5.

Los señores Game & Zurita Toledo contaban, para el fiel cumplimiento de su cometido, con la larga experiencia del Sr. Manuel Granja Cevallos, a quien constituyeron como su Agente y quien, a la hora actual, está verificando las entregas de durmientes, sujeto a las deducciones de que habla el contrato, para la amortización del anticipo.

Es así, señor Ministro, como, a los veintidós días de la suspensión de pagos del Banco del Ecuador, o sea el 1.º de Junio de 1931, se firmó el contrato; luego, en Septiembre del propio año, nuestro Cajero giró un cheque, a cargo de la Agencia antedicha, dándose, los señores Alfonso Game y Zurita Toledo, por recibidos de la suma de \$/. 60.000, o sea el anticipo pactado, que debía entregar en el término de tres meses, según la cláusula octava.

En el orden comercial, creemos haber procedido correcta y convenientemente, en guarda de los intereses de la Compañía, al haber sustituido un depósito de carácter meramente aleatorio en ese momento, con un contrato de garantía amplia y efectiva, dada la reconocida solvencia económica y honorabilidad del Sr. Alfonso Game.

He de declarar, de manera enfática, que el Sr. Manuel Zurita Toledo, no ha sido jamás empleado mío, ni en ninguno de los negocios que yo he manejado o vengo manejando en el Ecuador.

En cuanto se refiere al Dr. Francisco Illasca Barreira, vuelvo a declarar a Ud., de manera absoluta, que dicho señor no ha tenido, ni tiene interés alguno en nuestros aprovisionamientos de durmientes. Ha sido suficientemente explicado por nuestro Auditor a la Contraloría General, y, por ésta, al Ministerio de su cargo, el error de aplicación de un comprobante en que incurrió nuestra Contabilidad. El comprobante correspondía a pago por entregas de petróleo.

## PETROLEO

En el año de 1927, al hacerme cargo de la Presidencia de "The Guayaquil & Quito Railway Company", me encontré con el hecho de que nuestras locomotoras utilizaban, en la sección Guamate-Quito, leña y carbón, creando innumerables dificultades, ya en el transporte o ya en el aprovisionamiento de tales combustibles, a los cuales me propuse sustituir con petróleo, elemento mucho más manejable y menos costoso. Desde el primer momento procuré obtener el aprovisionamiento de parte de las Compañías establecidas en el Ecuador, propósito que no pudo alcanzarse, de manera efectiva, hasta el año de 1929, época en que celebré un contrato con la Anglo Ecuatorian Oilfields Ltd., para el aprovisionamiento total de nuestro combustible.

Los esfuerzos de dicha Compañía, durante los años de 1929, 1930 y 1931, no alcanzaron, sin embargo, a proporcionarlos petróleo nacional en una proporción mayor del 20%, siendo importado por los contratistas el

porcentaje restante. La Anglo Ecuadorian Oilfields no había logrado encontrar en sus extensas pertenencias, petróleo combustible, desprovisto de elementos volátiles, y sólo podía darnos los residuos de sus elaboraciones de productos blancos. Tenía, y tiene, ingentes cantidades de petróleo "verde", de alto grado, rico en elementos volátiles, cuyas condiciones de inflamabilidad lo descartaban del uso en nuestras locomotoras.

Invitamos, además, a proveernos de combustible, a la Ecuador Oilfields Limited, cesionaria de la concesión hecha por el Gobierno al Sr. Carlos Van Isschoot, la cual, por idéntica razón, no pudo ofrecernos y proporcionarnos sino cantidades insignificantes.

En las postrimerías de 1930, el Dr. Francisco Illescas Barreiro, cesionario de la concesión Lecaro-Viggiani, nos ofreció petróleo combustible, en cantidades apreciables. Consideró el ofrecimiento de dicho industrial simplemente ilusorio y desprovisto de todo fundamento práctico. Tras profunda gestión de dicho Doctor, hubo de solicitarle, en calidad de ensayo, cincuenta mil galones de petróleo combustible en dicho año. Conocido el resultado satisfactorio del ensayo me trasladé personalmente a las minas de dicho señor, quien, por entonces, había adquirido, además, la antigua concesión de la Empresa Eléctrica del Ecuador; y pude cerciorarme de que había posibilidades, bastante fundadas, para encontrar petróleo combustible en cantidades apreciables. En esta virtud, celebré, con dicho Dr. Illescas, un primer contrato, en vía de ensayo, pactando la entrega de cincuenta mil galones mensuales, el cual, no solamente fue cumplido, sino que, en dicho año de 1931, el Dr. Illescas, después de tres meses de trabajo, como ha de constar en la Lección de Minas de ese Ministerio, pudo ofrecernos combustible en cantidades tres o cuatro veces mayores que aquellas que teníamos pactadas.

En estas circunstancias llevé el hecho a conocimiento de la Junta de Directores de la Compañía, en donde los tres directores extranjeros, señores Hewitt, Lawrence y Farr, tomaron a su cargo el asunto y quedaron comisionados para ilustrar mi decisión al respecto. La Junta de Directores agotó toda clase de informaciones, de orden técnico, para lograr formarse un criterio cabal, llegando, finalmente, en Julio de 1932, a declarar, en sesión de 18 de dicho mes, que las muestras y experimentos cumplidos con el petróleo proveniente de las concesiones mineras del Dr. Illescas, eran completamente satisfactorias, y me autorizaron ampliamente para contratar con dicho señor.

Ante este proceder, acudí a establecer con la Anglo Ecuadorian Oilfields y la Ecuador Oilfields Ltd., las dos Compañías que comparten con el Dr. Illescas el mercado nacional de petróleos, las cantidades que podían entregar de residuos o de petróleos combustibles, en mientes de interesar al Dr. Illescas, para proporcionarnos el saldo y satisfacer nuestras necesidades. De estas tres entidades petroleras, las dos Compañías inglesas cuentan con grandes recursos económicos, pero carecen de cantidades mayores de residuos y petróleo combustible; en tanto, que la entidad nacional tiene el petróleo combustible, pero carece de los recursos económicos necesarios. En esta disyuntiva, después de adoptar las seguridades consiguientes, me decidí a contratar con el Dr. Illescas, para un período de cinco años, si bien estableciendo cláusulas altamente ventajosas para la Compañía, tales como que el precio no podía exceder, en ningún tiempo, de un dólar por cada barrica de 42 galones americanos, y, además, que el precio, en igualdad de calidad, sería inferior, en una proporción de 10%, en relación con los precios de las otras entidades que nos proporcionarían petróleo. Pactó, igualmente, el anticipo de fondos, con la condición de que tales dineros se invirtieran totalmente, bajo nuestra vigilancia, en elementos para la adquisición de petróleo, y, además, le proporcioné medios

para el almacenamiento y transporte, tales como un tanque, dos boyas y el remolcador "Silver Spray".

Esta negociación nos ha dado buenos resultados, por diversos conceptos, que paso a explicar en detalle; pues, si bien, en los primeros tiempos de la intensificación de la producción, el petróleo combustible contenía cierta cantidad de impurezas, ha sido luego purificado y presentado de manera satisfactoria. La negociación con el doctor Illescas nos ofreció, según mi concepto y el parecer de los Directores de la Compañía, un medio espléndido para obtener grandes rebajas en el precio del combustible, en el mercado de Nueva York. Es bien conocido de usted, señor Ministro, que el negocio del petróleo en el mundo se encuentra en muy contadas manos, lo cual permite a sus tenedores imponer precios, si se quiere antojadizos, en los diferentes mercados locales. Este no es un mal, ni un secreto, que solamente lo experimenta el Ecuador y la Compañía del Ferrocarril, sino fenómeno de negocios, de carácter universal, perfectamente conocido, reprochable, si se quiere, pero que se hace efectivo siempre, en razón de las conveniencias de los competidores. El solo aspecto de ofrecer elementos de competencia local bastaría para justificar la negociación a que vengo refiriéndome, si ésta no contase, además, con otros elementos peculiares que la hacen ventajosa por sí misma.

Para precisar conceptos, respecto de las ventajas de la negociación con el doctor Illescas, voy a mencionar los precios del petróleo-residuo en los últimos tiempos:

1927.....	\$ 1,91	U. S. Cy.	por barrica
1928.....	" 1,72	"	" "
1929.....	" 1,72	"	" "
1930.....	" 1,35	"	" "
1931.....	" 1,15	"	" "
1932.....	" 0,80	"	" "
1933.....	" 0,70	"	" "

Para el año de 1934, tenemos establecido el precio de \$ 0,86 oro, la barrica, mediante la acción de la competencia local, siendo el precio corriente, en el mercado de New York, para los residuos, el de \$ 1.25 por barrica, con manifestas y cada vez más peligrosas tendencias al alza, de acuerdo con lo establecido en el convenio petrolero de París. El precio de \$ 1.25 (dollar), en el mercado de New York, no incluye el transporte; sin embargo, hemos alcanzado el de \$ 0,86 c. i. f. Guayaquil.

Las cantidades invertidas en petróleo para locomotoras, han sido, en su monto total, las siguientes:

1926.....	\$/.	1.490.546.50
1927.....	"	1.300.537.99
1928.....	"	999.341.74
1929.....	"	940.457.23
1930.....	"	686.028.07
1931.....	"	644.978.40
1932.....	"	572.254.77
1933 (aprox.).....	"	570.000.00

Como puede usted observar, señor Ministro, las cantidades invertidas por concepto de petróleo para combustible de nuestras locomotoras, han venido reduciéndose considerablemente, y, para ello, cito, de manera especial, el hecho de la competencia local, cuyo único representante; como ecuatoriano, es el señor Illescas Barroiro. Los anticipos que se le han hecho y los servicios que le ha prestado la Compañía, poco significan, en

realidad, si se los considera en la práctica efectividad de las economías realizadas, en combustible, en los siete años de mi administración, y que representan más de \$/. 3'000.000.

Creo haber contestado a sus observaciones respecto a calidad, precio del petróleo y anticipos hechos al doctor Illescas Barreiro, quien, a su vez, nos ha entregado las siguientes cantidades de petróleo desde el año de 1930 hasta la fecha.

1930.....	50,322	galones
1931.....	840,298	"
1932.....	2'099,496	"
1933 (aprox.)....	1'800,000	"
Total....	4'790,116	galones

Ahora, me resta ocuparme de su observación respecto a la venta del remolcador "Silver Spray":

El vapor ya indicado es un pequeño barco de pesca, construido de madera, y que, a la fecha en que lo vendimos al doctor Illescas Barreiro, tenía 14 años de servicio. Lo habíamos adquirido en \$/. 58.000, con el propósito de remolcar el lanchón "Dictador", en sus viajes desde Talara, donde primitivamente la Compañía hubo de proveerse de petróleo. Concluido ese servicio en 1929, tal remolcador, de ínfima capacidad, para conducir pasajeros, puesto que, sobre su cubierta, apenas podrían haber 20 personas, se encontraba totalmente fuera de servicio y sometido a una constante depreciación, que la Grace Line estimó en un 10% anual, al ofrecernos en compra la suma de \$/. 20.000. Nuestros Ingenieros Consultores nos aconsejaron venderlo, lo mismo que el lanchón "Dictador"; más, a pesar de nuestras gestiones de venta, no pudimos encontrar ofertas aceptables. En el año de 1932, el grado de deterioro del "Silver Spray", era alarmante. Al adquirirlo, el doctor Illescas se vió en el caso de hacer cambiar totalmente la cubierta y gran parte del casco, encomendando la obra al armador señor Elías Pizarro. Nuestros talleres de Eloy Alfaro, le proporcionaron fierro y algunos otros elementos para la compostura, por valor de más de cinco mil sucres. Además, tuvo que importar varias piezas para renovar casi totalmente el motor, por intermedio del Agente de la casa Fairbanks Morse, en Guayaquil, señor Víctor E. Enríques. El negocio de la compra del "Silver Spray" lo hizo el doctor Illescas, perjurando por la necesidad de utilizarlo como remolcador para el transporte de su petróleo y, en cierto modo, obligado por la Compañía, que no quiso correr los riesgos marítimos inherentes al transporte.

En esta negociación, sólo se contempla un punto débil: el Dr. Illescas Barreiro, amargado acaso por la campaña que se le hace, o ilusionado, quizás, en ceder sus concesiones a alguna entidad extranjera, me ha expresado, en el mes de Diciembre último, vivo deseo de pagar el saldo de su cuenta, y de reintegrar a la Compañía del Ferrocarril los elementos que ésta le ha proporcionado, a cambio de rescindir su contrato, pactado a cinco años. Por mi parte, haré cuantas gestiones estén a mi alcance para evitarlo; pero este hecho sólo le está revelando a usted, señor Ministro, que el anticipo no está perdido.

Junto con ésta se servirá encontrar el señor Ministro, en Anexos Nros. 6, 7 y 8, copia de los contratos celebrados con el doctor Illescas Barreiro y la "Anglo Ecuadorian Oilfields Ltd", para el aprovisionamiento de petróleo combustible.

## DIVERSOS DEUDORES Y ACREEDORES

**Juan Cueva García.**—El señor doctor don Juan Cueva García prestó, durante largos años, sus servicios a la Compañía del Ferrocarril del Sur, en calidad de Vicepresidente de la misma. De sus gestiones, combatidas por diferentes elementos ecuatorianos, guardo personal recuerdo de acuciosidad y de acierto. De improviso, por decisión de la Junta de Accionistas, fue sustituido en su empleo, por el señor doctor don Eduardo Salazar Gómez. Por aquella misma época, el doctor Juan Cueva García había visto desaparecer su fortuna, en la vorágine de la crisis americana y se encontraba en Nueva York prácticamente sin recursos para retornar a la patria. Entiendo que, en estas circunstancias, la Junta de Directores permitió al doctor Cueva García tal empréstito, con la promesa de reintegrarlo en el Ecuador. No he tenido ninguna intervención en este asunto, y aun cuando la Compañía paga sueldos a sus abogados, no he creído oportuno todavía obligar judicialmente el reintegro de esos fondos.

**Roberto Crespo Ordóñez.**—El Sr. Crespo Ordóñez presentó ante mí una Letra de los señores Crespo, Carrasco y Vásquez para su compra; me equivoqué en la negociación; de esta equivocación me hago responsable. Levada la Letra a su cobro no fue pagada.

Esto de que los Bancos o las diversas entidades comerciales sufran pérdidas por concepto de giros no pagados, por desgracia, no es un hecho que pudiéramos llamar excepcional. De otro lado, al aceptar la letra del Sr. Crespo Ordóñez, después de tomar la seguridad de hacerle firmar en el endoso, tuvo en cuenta, señor Ministro, que era un caballero de cuya honorabilidad no podía dudar, una vez que había sido honrado por el Hble. Congreso Nacional, con el nombramiento de Interventor Fiscal de la Compañía del Ferrocarril.

Luego, he optado por hacer constar, con toda franqueza, esa cuenta, en la de "Varios Deudores y Acreedores", una vez que he agotado los medios de obtener el reintegro de la suma anotada en la misma.

Este hecho, lo he llevado, a porfía, a conocimiento de los diversos gobernantes que se han sucedido en el poder. No era asunto de competencia mía sustituir ni mantener al Sr. Crespo Ordóñez, quien ha podido ejercitar, libremente, en todo tiempo, sus labores, sin ninguna traba moral ni material, de mi parte, ni de parte de los empleados de la Compañía. En los diferentes informes publicados por dicho señor, encontrará Ud. los datos fidedignos de todas nuestras negociaciones, sin que hayamos pretendido, en ninguna vez, sujetarlo a nuestras ideas ni a nuestra conducta.

En cuanto al hecho de proporcionar flete libre para los equipajes del Interventor del Ferrocarril, debo decir a Ud. que es una costumbre de la Compañía, que no he podido desatender, y que se cifre estrictamente al patrón de cortesía que rige en todas las organizaciones ferroviarias del mundo.

**"Fuentes Unidas de Machachi".**—En razón de la magnitud de las operaciones de transporte de "Fuentes Unidas de Machachi", tanto de productos elaborados, cuanto de materias primas, ha gozado, a partir de 1931, de un crédito para sus transportes, el cual, en este último tiempo, ha alcanzado un nivel elevado, cuyo monto me ha ofrecido cancelarlo íntegramente, dentro de breve tiempo, el Sr. Gerente de tal Empresa. No considero excesivo el crédito concedido a dicha Compañía; pero estoy vivamente interesado en que sea pagado dentro del me-

nor tiempo posible. Es absolutamente cierto que tengo conexiones con esta Compañía, dado el número de acciones que poseo en la "Tosalia Springs Company", miembro de las "Fuentes Unidas de Machachi"; pero este hecho no ha servido para mover créditos en favor de tal Empresa.

**Manuel Granja Cevallos.**—Producido el hundimiento del vapor "Colón", de propiedad de la Compañía, en circunstancias bien conocidas de todos, nos vimos privados de tal concurso en el transporte de pasajeros y carga entre Eloy Alfaro y Guayaquil. La operación del vapor "Colón" había sido económicamente desastrosa para la Empresa. En 14 de Julio de 1927, celebramos con los señores Granja Hnos., propietarios de la Empresa de ese nombre, el transporte de pasajeros, entre Eloy Alfaro y Guayaquil, disponiendo, para ello, de las embarcaciones: "Emperatriz", "Ricardo", "Manuelito", "Teresa" y "Paquito". El servicio proporcionado por estas cinco embarcaciones no abastecía, sin embargo, nuestras necesidades totales de transporte de pasajeros, equipaje y ganado. En esta emergencia, la Compañía autorizó a los señores Granja Hnos. para servirse del vapor "Chimborazo", en unión de los cinco anteriores. El contrato firmado con los señores Granja Hnos. estipulaba que la Compañía recibiría, como recompensa, el 20% de las entradas brutas, porcentaje que venía a constituir una utilidad neta para la Compañía y que resultaba mucho mayor aún si se tenía en cuenta que el ejercicio de operación del "Colón" nos había acarreado perennemente pérdidas. Perurgido por nuestras necesidades de transporte, entre Eloy Alfaro y Guayaquil, nos vimos precisados a programar la construcción de un barco, de amplia capacidad, para sustituir al "Colón", y, en esta expectativa, adquirimos algunos materiales para la efectividad de la construcción. En estas circunstancias, la Empresa Granja Hnos. se comprometió a realizar la construcción del barco por su cuenta, siempre que le proporcionásemos, al costo, los materiales ya adquiridos y contratásemos con ella el transporte de pasajeros, equipaje y ganado, dándonos el 20% de las entradas brutas, como pago de la construcción.

La oferta de los señores Granja Hnos. no podía ser más ventajosa para la Compañía que, sin correr los riesgos de la construcción y mantenimiento del barco, vendría a beneficiarse con el 20% de las entradas brutas. Iniciada la construcción y proseguida con ejemplar actividad, la Empresa Granja Hnos., que había alcanzado una desahogada situación económica en los tiempos anteriores, fue encontrándose, cada vez, en situación más difícil, hasta llegar prácticamente a su fracaso económico. En estas circunstancias, asumí, valientemente, el Activo y Pasivo de la Empresa el señor Manuel Granja Cevallos. Con un estoicismo a toda prueba, el Sr. Granja Cevallos alcanzó a coronar la obra y pudo lanzar la moto-nave "Guayaquil" para el servicio. Según oficio N<sup>o</sup> 6.767 S, fechado el 12 de Noviembre de 1931, el Ministerio del cargo de Ud. aceptó como precio de construcción de la citada nave, la suma de \$/ 372.585.00.

Las dificultades que hubo de afrontar el Sr. Granja fueron superiores a toda ponderación, y, al lanzarse el barco fue amenazado de embargo por la Sociedad Continental. En esta circunstancia, a pesar de las garantías hipotecarias establecidas por el Sr. Granja para el pago de su crédito, nos entregó la totalidad de sus entradas, corriendo dicho señor con los gastos de mantenimiento y operación de la precitada moto-nave "Guayaquil", para que, deducido el 20% en beneficio nuestro, condujésemos el saldo para pagar, primeramente, a la Sociedad Continental y para que, luego, nos hiciésemos pago de la totalidad de nuestro crédito.

Un posterior arreglo nos ha permitido estabilizar la situación siguiente: cobrado el 20% de las entradas netas en calidad de beneficio para la Compañía, del 80% restante entregamos dos mil sucres mensuales a la

Sociedad Continental en abono al crédito del Sr. Granja Cevallos. El saldo se destina a la cancelación del crédito de la Compañía, que ascendía inicialmente a S/. 91.000,00, y que en la actualidad se halla reducido a S/. 69.000,00, inclusive intereses del 6% hasta la fecha. Concluida la cancelación del crédito de la Sociedad Continental, el precitado 80% de las entradas brutas se destinará a la amortización del crédito de la Compañía, exclusivamente.

**Sociedad Frutera Ecuatoriana.**—El crédito a cargo de la prenombrada

Compañía obedece a servicios prestados por la Compañía del Ferrocarril en Eloy Alfaro, crédito que no había podido ser recaudado en razón de la ausencia del Gerente de dicha Empresa, quien había dirigiéndose a los Estados Unidos para arreglar el mejor desenvolvimiento de sus negocios, y a que existe un reclamo pendiente, alegándose exceso en la aplicación de la tarifa.

He venido laborando intensamente como Presidente de la Compañía del Ferrocarril, en espera de la indudable intensificación de transportes, por el apoyo, fundación y evidente progreso de tal negocio, que lo considero el mejor a que puede dedicarse la atención de los ecuatorianos y del Ministerio de Agricultura, en especial, para reemplazar, en lo posible, el cacao, y permitir el mejor aprovechamiento de los terrenos tropicales. He alentado con mis consejos y con mi ayuda moral a las tres compañías que se han formado para el objeto, las que han tropiezaado con el inconveniente de la falta de capitales, para desenvolver uno de los negocios más seguros y de más largo alcance en un país de las condiciones de terreno y de clima como el nuestro.

**M. A. Navarro.**—En general, la Compañía no presta crédito sino a entidades perfectamente solventes, y muy raro es el caso de que se pierdan sumas apreciables de dinero por fletes o servicios no pagados. No obstante todas las previsiones, esto puede suceder, sin embargo, y creo que no existe empresa comercial o industrial que no esté sujeta ocasionalmente a esta clase de pérdidas.

Si de la cuenta de Deudores y Acreedores, que a principios de Noviembre alcanza la cifra de S/. 492.694,31, deducidos la suma de S/ 291.500 correspondiente a deudas del Estado, de entidades de orden público y de dependencias del mismo Ferrocarril, quedan por cobrarse unos doscientos mil sucres, de los cuales un 85% está perfectamente asegurado. Una pérdida de veinte o treinta mil sucres en siete años de ejercicio y dentro de un movimiento global de cuarenta y seis millones de sucres, no está ciertamente fuera de proporción.

Si la Compañía no ha podido atender al servicio de los bonos, de acuerdo con el programa de Coverdale & Colpitts, esto se debe únicamente a la formidable crisis que, desde principios del año 1930 ha azotado al país. La crisis le significa a la Compañía una disminución en sus entradas de ocho millones de sucres en los últimos cuatro años, suma con la cual hubiera podido completar su programa de mejoras y atender ampliamente al servicio de los bonos, de acuerdo con el programa mencionado.

Es menester también tener presente el hecho de que la Compañía tuvo que hacer frente, en plena crisis, en los años de 1931 y 1932, a dos formidables desastres del Chanchán, los que costaron un millón y medio de sucres. Muy natural era el que la Compañía se viese obligada en estas circunstancias a gestionar pequeños empréstitos bancarios.

En ningún momento anterior a mi actuación en la Presidencia del Ferrocarril, o sea desde que el primer Harman estuvo al frente de ella, se extrañó nadie de que, en uso legítimo de sus atribuciones, el Presidente de

la Compañía mantuviese una cuenta corriente para atender asuntos conectados con la organización misma del ferrocarril. Para señalar un caso concreto, debo decir a usted, señor Ministro, que el señor J. C. Dobbie, ex-Presidente de la Compañía, tenía en 1927 una cuenta personal de..... S/. 155.829,80. Por mi parte dí al señor Dobbie todas las facilidades necesarias para que arreglara su cuenta, la que fue cancelada en Marzo del año siguiente.

El señor Dobbie era entonces empresario de dos grandes obras nacionales, los ferrocarriles de Quito-Esmeraldas y Sibambe-Cuenca, íntimamente conectados con el Ferrocarril del Sur, y la Compañía creía que al ayudar al señor Dobbie en la ejecución de su empresa, contribuía no poco al adelanto nacional.

He sido, señor Ministro, y seguiré siéndolo, hombre de alguna iniciativa en materia de construcción de obras públicas y privadas y, como tal, cliente no despreciable del Ferrocarril del Sur. Mi cuenta corriente en esta empresa, grande en ocasiones, nula en otras, ha seguido naturalmente el rumbo de la actividad en mis propios negocios, y le he dejado al cuidado exclusivo del señor Cajero de la Compañía, hombre novísimo en todo sentido, en quien los empleados del Ferrocarril, sin excepción alguna, confían en grado absoluto. En sus manos he dejado también el manejo de mis sueldos y aún de otros dineros de mi propiedad, de diverso origen. Nunca faltó entendimiento mutuo para que el señor Cajero compensara el valor de las planillas del ferrocarril formuladas a mi cargo con los dineros que él me guardaba, y si ha habido lentitud en hacerlo, quizá se debe únicamente al exceso de ocupación propio de su cargo. ¿Anticipo de sueldos?, creo que en ningún caso ha existido. ¿Antelación del servicio con respecto al cobro? Sí—, pues es lo natural en un servicio de cuenta corriente.

En cuanto al arqueo de caja practicado durante mi viaje a Guayaquil, las copias de las actas que tengo a la vista ponen de manifiesto la absoluta corrección con que los cajeros de Guayaquil y de Quito han manejado los fondos confiados a su cuidado. El señor Ministro observa que el señor Cajero me ha entregado S/. 45.000 para que los entregara a mi vez al Cajero de Guayaquil, sin haberme exigido un recibo. No es la primera vez que los altos empleados de la Compañía llevan fondos en efectivo de un lugar a otro. La falta del recibo se explica por la absoluta confianza del Cajero en el primer funcionario del Ferrocarril.

Frecuentemente nuestra clientela se sirve del Ferrocarril para la transferencia de fondos, y el suscrito, también como uno de esos clientes, no creyó transgredir ninguna disposición legal, ni tampoco los límites de la corrección, al verificarlas. Eso mismo explica la existencia de comprobantes en poder del Cajero, quien me pidió que verificase la entrega del efectivo equivalente a nuestro Cajero en Guayaquil, quien, inmediatamente, después de mi llegada a esa, avisó, por telégrafo, al Cajero en Quito, haber ingresado en su caja la suma de S/. 45.000,00.

Siento, de veras, que el señor Ministro y yo no estemos en un todo conformes con la referencia que hace a nuestra conversación acerca de estos puntos. Acaso el hecho de no haberlos anotado, por escrito, en todos sus detalles, pudo originar el que, rememorándolos después, dieran lugar a una interpretación diferente.

Ella Liut.—El saldo deudor de esta cuenta es un pequeño saldo de uno de nuestros numerosos clientes, que, agobiados por la crisis, no han podido cumplir todavía; pero que cumplirán satisfactoriamente mañana sin perjuicio ni quebranto para nadie.

Arqueo de la Estación de Alfaro.—Al referirse a la cuenta Manuel A. Navarro, el señor Ministro anota la suma de S/. 7.140,79, que aparece en una cuenta suspensa de la caja de Chimbacalle, y dice que esa suma corresponde al desfaleo hecho por el empleado señor Aurelio Salavarría, cuyo monto debería haber sido lanzado en alguna forma en las cuentas de la Compañía, para que no aparezca como dinero efectivo, en caja, lo que es el producto de un desfaleo.

Nuestra organización, inspiradas en las más sabias y sanas prácticas ferrocarrileras, nos lleva a no pensar de acuerdo con el criterio expuesto por el Ministerio. El hecho es el siguiente: en Octubre del año último, al practicar, uno de nuestros Auditores Viajeros, el arqueo de la caja de Chimbacalle, encontró la falta de S/. 7.140,79, falta que fue imputada a nuestro viejo empleado señor Aurelio Salavarría. De acuerdo con nuestras prácticas, llevamos el caso a conocimiento del Departamento Legal, para que, previa la investigación correspondiente, estableciese el verdadero o verdaderos culpables, para perseguir, en ellos, el castigo correspondiente, y el reintegro de la suma desfalcada. Mientras el hecho no se encuentre suficientemente esclarecido, no podemos resolver esa cuenta, que la consideramos, por nuestra Contabilidad, en suspenso. El Departamento Legal no ha podido finalizar aún sus investigaciones; pero, por las gestiones ya cumplidas, va aclarándose que el culpable no es el señor Aurelio Salavarría, sino el ex-Cajero de la mentada Estación, a quien se hará efectiva su responsabilidad, transfiriendo, entonces, la cuenta suspensa, a otra a cargo del mencionado ex-Cajero.

Ahora bien, señor Ministro. Una vez que dejo claramente explicado lo que pudíramos llamar el DCHC de mi cuenta en la Administración del Ferrocarril del Sur, permítame usted que señale también algunas de las partidas de mi HABER, a fin de que el criterio del Consejo de Ministros, establezca el balance correspondiente.

Aún hay más. Necesariamente este asunto, ha de conocerlo el pueblo ecuatoriano, a cuya conciencia ha llegado la nota del escándalo. Debe, por lo tanto, llegarle también el frío razonamiento de los hechos, para que, a su vez, dicte su fallo, que he de considerar definitivo. Sólo así, con sólido fundamento de verdad, con la clara visión de las cosas, podrá, en último término, triunfar la justicia, que ampara, por igual, a todos los que viven en el seno de una sociedad civilizada.

Es indispensable echar una mirada retrospectiva, hacia el estado en que se encontraba el Ferrocarril del Sur, antes de que yo tomase la Administración del mismo, en mi calidad de Presidente de la Compañía. No será prolijo en la exposición; pues, de lo contrario, estrechas vendrían las páginas de este documento, para pintar, a lo vivo, aquel conjunto de hechos, circunstancias y situaciones, que dieron motivo para los más variados comentarios.

Me limito a exponer, por ahora, una noticia general de nuestros balances de pérdidas y ganancias, que quiero voluntariamente hacer arrancar del año de 1925, para quitar cifras pavorosas del cuadro, a que vea usted, señor Ministro, que nuestra Compañía posee sus propios recursos y está en capacidad de afrontar todos sus problemas:

AÑO	PERDIDAS	GANANCIAS
1925	S/. 100.620	
1926	58.705	
1927		S/. 1'528.030
1928		912.644
1929		1'438.592
1930		1'870.977
1931		377.986
1932		267.070
1933 (aprox.)		1'400.000
	Suman....	S/. 7'790.305

He ganado, pues para la Compañía, a despecho de la crisis, la suma de S/. 7'790,305, con la cual he atendido ampliamente al Programa de Mejoras de los técnicos americanos, programa sugerido por mí mismo, como he de demostrarlo luego, y he formado un amplio fondo de reserva para la Compañía.

Luego diré, que la Compañía del Ferrocarril, en primer lugar, en vez de ser acreedora de fuertes sumas de dinero, como lo es actualmente, era deudora, al momento de iniciarse mi Administración, de más o menos S/. 900.000,00, como lo comprueban los balances mensuales, que siempre han estado y continúan estándolo, a la entera disposición del Interventor Fiscal y, por lo tanto, de ese Ministerio. Y conste, señor Ministro, que al anotar la cifra ya indicada, no tomo en cuenta las cantidades facilitadas por el Gobierno para las reparaciones de la línea en el año precedente de 1925, que, si fueron de relativa magnitud, nunca pueden equipararse a las que, posteriormente, hemos debido realizar, en lucha constante con las fuerzas de la Naturaleza, sobre todo, en la inquietante, variable, y siempre aterradoramente hoya del Chanchán. Me refiero tan sólo a las deudas contraídas por concepto de entregas de combustible y materiales de todo orden, para el mantenimiento del tráfico que, dicho sea de paso, se resentía de múltiples deficiencias, ahora completamente eliminadas. Es notorio, y lo saben cuantas personas viajaban en los trenes de esos tiempos, que ni siquiera podía mantenerse un itinerario fijo; pues se conocía la hora de la salida de un tren; pero, no era muy segura la de su llegada a la terminal correspondiente. Los descarrilamientos eran diarios; la vía estaba sin lastre, con rieles de más de veinte años de uso, y que si, originariamente, tenían un peso de 55 libras por yarda, se habían desgastado hasta un punto peligroso. Como ya se ha indicado, había un 70% de durmientes en pésimas condiciones. No existía el número suficiente de tanques para el aprovisionamiento de agua para las locomotoras, que subían penosamente las gradientes máximas, quemando leña húmeda y mala. En fin, con una organización defectuosa, impuesta no tanto por la pobreza del medio en que se debatía, sino por causas de diverso orden, fácil es presumir que, con razón, el concepto de la opinión sensata del país, no podía serle favorable.

En cuanto me hice cargo de la Administración de la Empresa, hebe de dedicar todo el tiempo, en primer lugar, al estudio minucioso y prolijo de la situación, no sólo en sus lineamientos generales, sino hasta en su detalle mínimo, para formar concepto cabal de ella y, luego, proyectar la laboriosa, lenta, pero segura obra de la total reorganización de la Empresa.

Se ha dicho, señor Ministro, con sobra de ligereza que la simple alza de tarifas, acordada por el Gobierno en Agosto de 1927, fue la causa determinante de que la Compañía entrase en una era, no solamente de hólgora económica, sino de envidiable prosperidad. Pero los hechos demuestran lo contrario y que, si, en verdad, puede considerarse como factor apreciable

el alza mencionada, de poco habría servido, al no entrar en juego muchísimos otros que responden a un vasto proyecto que, mirado en su conjunto, tiene de considerarse, modestia aparte, como bien concebido y luego, ejecutado, número por número, con indeclinable constancia y sin la menor sombra de desfallecimiento.

A propósito, y al hablar de tarifas, bueno es que se sepa que hasta entonces, es decir, hasta Agosto de 1927, no se había tenido ni la más ligera idea de lo que es formularlas a base técnico-científica y bien ordenada, sobre todo, en tratándose de una línea férrea como la nuestra, de características totalmente diferentes de las que ordinariamente predominan en los Ferrocarriles de otros países. A ese estudio científico, que obtuvo la más amplia aprobación, no sólo de la Junta de Directores, sino de hombres de reconocida competencia técnica, como los ingenieros que vinieron por cuenta de la Casa Coverdale & Colpitts, hubo de prestar mi atención preferente. Me place anotar, que el resultado obtenido, no pudo ser más satisfactorio. Detalles de estos estudios, cuadros, trazados gráficos, etc., etc., se conservan en nuestros archivos y están a la disposición de quien quiera consultarlos.

Con el bagaje de todos estos conocimientos, sacados de la observación personal, a lo largo de toda la línea férrea y luego controlados en la serena meditación del Gabinete, formulé el Programa de Mejoras, sometido a la consideración de la Junta de Directores, en carta dirigida el 15 de Noviembre de 1927. Motivo es de justo orgullo, y no aceptar el orgullo, de profunda, de íntima satisfacción en mi vida profesional, el que dicho Programa de Mejoras, haya obtenido la más completa aprobación, tanto del personal del Directorio de la Compañía, como de los técnicos de Coverdale & Colpitts, que en Febrero del año siguiente; esto es, en 1928, vinieron a comprobarlo en la práctica, después de un estudio de tres meses.

Si se hace una simple comparación entre lo recomendado por mí al Directorio y lo que, a su vez, recomiendan, los ingenieros consultores de la referencia, en el concienzudo informe que conocen ese Ministerio y cuantos han querido preocuparse, honda y seriamente de los asuntos del Ferrocarril, se verá, de manera palmaria, que no hay ni la más pequeña discrepancia.

Ajeno por completo a la idea de vanidad, y siguiendo la norma inquebrantable de mi conducta, de propender al bien por el bien mismo, sin esperar otra recompensa que la plena aprobación de la conciencia, no rememoraría estos hechos; pero a ello me impule un deber, éste que todos debemos cumplir íntegramente, el de conservar la honra, sin permitir, por un momento, que caiga sobre ella ni la más ligera mancha.

En mi informe publicado el 31 de Diciembre de 1931, que, en cumplimiento de mis obligaciones de Presidente, dirigí a los Accionistas y Tenedores de Bonos de "The Guayaquil & Quito Railway Company", y que, *ad-effectum-videndi*, acompaño como anexo N<sup>o</sup> 9, a esta exposición, podrá ver el Señor Ministro, en detalle documentado, la forma como se ha llevado a cabo, a través de seis años de administración, el Programa de Mejoras que formulé en Noviembre de 1927.

Lo que se advierte, en primer término, es, no únicamente el aumento en las entradas que pudo determinar el alza en las tarifas, sino una orientación diferente en la organización misma de la Empresa y que respondía al plan, de antemano concebido, y que había de llevarlo a la práctica en el transcurso de los años posteriores.

El balance correspondiente a Diciembre de 1927, demuestra en verdad, que, recapitulando las entradas del año, se había obtenido una suma global de seis millones y medio de sucres, o sea un millón más de sucres, para hablar en números redondos, que las obtenidas en 1926. Pero lo importante es notar que los gastos totales de operación, en el propio año de

1927, no llegaron a cinco millones de sueros, siendo así que los de 1926, sobrepasaron esa suma en más de \$/. 800.000,00. En otros términos, en el primer año de mi administración, siendo así que las nuevas tarifas entraron en vigencia solamente en Agosto, obtuve un balance de entradas de operación de \$/. 1.521.842,00, al paso que en el año precedente, la misma partida figura con la suma de \$/. 37.148,00 anotada en cifras rojas; es decir, en contra, lo que equivale a un porcentaje de operación de más del 100%, mientras el que obtuve el año siguiente no llegaba al 77%.

Reorganizada la Compañía en su elemento primordial y básico-hombre (lo que no significa, en manera alguna, que se haya cambiado el personal, sino dándole nuevas normas de actividad y mejor aprovechamiento de sus energías) entré de lleno a ejecutar el Programa de Mejoras, de que vengo hablando y que, después de aprobado por el Directorio fue recomendada por los técnicos de Coverdale & Colpitts.

Desde entonces, hasta el momento actual, y no obstante la aguda crisis que se inició el año treinta, para recrudescer posteriormente, a la vista está lo que hemos hecho, con el único propósito de poner al Ferrocarril del Sur en un estado de servicio verdaderamente eficiente, para que responda, en la práctica, al calificativo de ser el factor más importante en el progreso de la Nación.

En efecto, y teniendo en cuenta que las cantidades invertidas difieren de manera sensible a las asignadas por los técnicos de Coverdale & Colpitts; puesto que hemos realizado las obras con mayor economía y más eficiencia en los trabajos que la por ellos provista, he de repetir que cuento con la aprobación unánime del público sensato, y que la prensa no ha escatimado el aplauso, siempre que tuvo ocasión de constatar la corrección del servicio que presta "The Guayaquil & Quito Railway Company", al menos si se le compara con el que obtenía antes de la actual Administración. Ahora, son excepcionalmente raros los descarrillamientos; los trenes salen y llegan con itinerario fijo; los pasajeros viajan con toda seguridad y comodidad, la carga se transporta en las mejores condiciones; los reclamos se han reducido al mínimum. En una palabra, la organización íntegra responde, efectivamente, a los dictados de la verdadera eficiencia y de la más amplia corrección.

Volviendo a los elementos de orden material, que figuran en el Programa de Mejoras, debo decir que éstas, como testimonio viviente de un plan bien ordenado, están proclamando la verdad de mis aseveraciones. Para no apartar sino las que revisten notoria importancia, diré a usted que hemos asegurado los terraplenos de la línea, pese a las arremetidas anuales del Chanchán; que se han reconstruido puentes y alcantarillas, ahora en perfecto estado de servicio; que se ha lastrado la vía en toda su longitud; reemplazado más de 600.000 traviesas; cambiado los viejos rieles de 55 libras la yarda, por otros de 70 libras, sobre todo, en la peligrosa y dilatada sección de la Montaña; que hemos construido nuevas estaciones y oficinas; tanques de agua, tanques para petróleo; adquirido algunas maquinarias para los talleres de Eloy Alfaro; un magnífico muelle para el acoderamiento de buques de alto calado; comprado carros motores para la movilización de los oficiales de la Compañía en sus viajes de inspección y también para servir a algunos pasajeros que, ocasional y urgentemente, los ocupan en sus viajes entre Quito y Guayaquil. Hemos adquirido tres locomotoras articuladas, tipo Garratt, máquinas que han respondido en la forma más económica y eficiente al servicio a que se las asigna. Hemos construido en nuestros talleres de Eloy Alfaro, dos de nuestras mejores locomotoras del tipo "Consolidation", la número 33 y 34, utilizando para el efecto, materiales acumulados en nuestro Almacén. Hemos aumentado el equipo rodante con 60 carros para carga, 6 carros-tanques para petróleo y 3 coches de primera. Reconstruimos el equipo flotante, constituido por los remolcadores "Chan-

chán" y "Saramac" y por algunos lanchones adicionales a los ya existentes. Tenemos casi concluido el negocio de carros motores de último modelo, exactamente iguales a los que se exhibieron en la última Exposición de Chicago, con capacidad para setenta pasajeros cada uno, con el propósito de destinarlos al transporte rápido y seguro entre Guayaquil y Quito. Se han verificado economías apreciables, que hasta aquí valen millones de sucres, en la adquisición de petróleo combustible. Hemos reducido el personal, hasta el límite compatible con la eficiencia del servicio. En fin, señor Ministro, y para compendiarlo todo, de una Empresa muy cercana a la quiebra en 1926, puesto que no podía satisfacer cumplidamente sus compromisos, hemos formado una Empresa seria, solvente y próspera. Antes era deudora; hoy es acreedora, y, pese a toda la crisis, después de llenados todos sus compromisos, todavía tiene en sus Cajas, un superávit que se acerca al millón de sucres.

Hay además, otro aspecto, sobre el que debo también llamar la atención del Consejo de Ministros: hemos restablecido y luego reafirmado el crédito de la Compañía, dentro y fuera del país, a tal punto que en los Estados Unidos, en Inglaterra, Alemania y Austria, se nos han concedido plazos hasta de cinco años, para el pago de locomotoras, carros, rieles y muchísimos materiales necesarios para la operación del Ferrocarril. Y bien sabido es que el crédito constituye la base de la prosperidad, no sólo de las Empresas particulares, sino también de las naciones. Además, durante mi corta estadía en Europa, arreglé con la Casa Krupp un crédito suficiente, a siete años plazo, para la adquisición de los puentes y más materiales que habían de emplearse en la construcción del Ferrocarril de Durán a Salinas, obra de gran aliento y de gran significación para el progreso nacional, que debería ejecutarse a la brevedad posible.

Por último, respondiendo a un concepto cabal de lo que son las mejores organizaciones ferroviarias, y para que el elemento *hombre* se desenvuelva dentro de un ambiente propicio, he sabido estimular al empleado y al obrero, no sólo con la promesa de aumento de salarios—que también se ha verificado, en lo posible—sino con las promociones y ascensos, en los varios Departamentos de la Compañía, dentro de Reglamentos severos, en los que se consulta únicamente los méritos del empleado y no las recomendaciones de los poderosos. En la Compañía del Ferrocarril no se conoce el sistema de palanqueos, ni se ha dado hasta ahora, el caso de que sobre los merecimientos personales, priven las recomendaciones extrañas.

He prestado mi más entusiasta colaboración a la nobilísima Institución denominada "Hermandad Ferroviaria", que tiene a su cargo el Departamento Médico de la Compañía—en el que se han hecho incontables mejoras—para que las actividades de todos sus miembros se desarrollen libremente, sin trabas de egoísmo, ni mezquindades de apoyo. Así, la "Hermandad Ferroviaria" está cumpliendo sus humanitarios y nobles propósitos. Así se lo puede admirar, como la mejor organización sindical que existe en este país, y que está constituida por todos los elementos sanos y honrados del Ferrocarril del Sur, que en ella encuentran apoyo, protección, exquisitas atenciones médicas, cuando se enferman, y aún respaldo para sus familiares y allegados, cuando un accidente fatal les sobreviene en el decurso de la vida.

Dejo, en estos términos, contestado su nota N<sup>o</sup> 306, de 29 de Diciembre del año próximo pasado.

Atentamente,

M. A. NAVARRO,  
Presidente.

# ANEXOS

## NÚMERO

- 1 Informe del Departamento Legal, respecto a la fiscalización de "The Guayaquil & Quito Railway Comyany".
- 2 Comunicación de Noviembre de 1929, dirigida a "El Telégrafo", respecto provisión de durmientes.
- 3 Contrato de Durmientes celebrado con los señores Restrepo & Villagómez.
- 4 Contrato de Durmientes celebrado con los señores Alarcón Mena & Morlás.
- 5 Contrato de Durmientes con el Sr. Manuel Zurita Toledo.
- 6 Contrato de Petróleo celebrado con el doctor Francisco Illescas Barreiro en 1932.
- 7 Contrato de Petróleo celebrado con el doctor Francisco Illescas Barreiro en 1933.
- 8 Contrato de Petróleo celebrado con la "Anglo Ecuatorian Oilfield Ltd".

ANEXO No. 1

## THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY

(Departamento Legal)

Quito, a 3 de Enero de 1934.

Señor Don

M. A. Navarro, Presidente de

"The G. &amp; Q., Ry. Co."

Ciudad.

Señor Presidente:

Recibí la atenta nota fechada el día de ayer en que Ud., se sirve pedirme un estudio legal acerca de si el Art. 209 de la Ley Orgánica de Hacienda confiere al Gobierno el derecho de fiscalizar las operaciones de "The Guayaquil & Quito Railway Company".

El Art. 209 dice textualmente: "En todos los casos en que el Gobierno tenga derecho de intervenir o fiscalizar la administración económica de los Ferrocarriles del país y otras Empresas, esta intervención o fiscalización se ejercerá por la Contraloría".

El claro tenor de este artículo no admite duda de que se limita sólo a determinar la entidad que ha de ejercer la fiscalización en los casos en que el Gobierno tenga derecho de intervenir, sin que el artículo establezca el derecho de intervención.

El Legislador en el artículo citado previo los casos en que el Gobierno tenga el derecho de intervenir, y estableció que esta intervención corresponde a la Contraloría; pero no determinó el artículo los casos en que el Gobierno tiene derecho de intervenir.

En consecuencia, el Art. 209 no puede de ninguna manera servir de fundamento para juzgar si el Gobierno tiene derecho de intervenir o fiscalizar las cuentas de la Compañía.

Si el susodicho artículo no confiere al Gobierno el derecho de fiscalizar las cuentas de la Compañía, para saber si tiene o no tal derecho habría que acudir a otros preceptos legales o a los contratos.

El derecho de fiscalización por parte del Gobierno se halla establecido de modo general en la Ley Orgánica de Hacienda. El Art. 23 establece que el Contralor tendrá intervención directa y principal en todo lo concerniente a la contabilidad de los Bienes Nacionales. El Art. 208 de la propia Ley determina los casos en que al Estado le asiste la facultad de fiscalizar. Por la enumeración que el artículo hace se ve que la fiscalización del Estado se refiere a los Bienes de la Hacienda Pública, a los bienes que el Estado administra, a los fondos públicos, o a las cuentas de instituciones y asociaciones que reciban apoyo pecuniario del Gobierno o de las Municipalidades con la obligación de rendir cuentas.

Cuando el Estado ejerce su actividad en la esfera privada, en la del derecho civil o mercantil, no actúa en ejercicio de la autoridad pública, sino como persona de ejercicio privado. Si el Estado compra acciones de una sociedad mercantil, de una compañía anónima, los derechos y deberes que como accionista le corresponden, se determinan no por las leyes de orden público, por las leyes políticas o administrativas, sino por el derecho privado, a menos de que la ley en casos especiales establezca una excepción a este principio general.

El Art. 9º del contrato celebrado el 14 de Junio de 1897 entre el Gobierno del Ecuador y Mr. Archer Harman, establece que el Gobierno nom-

brará un Revisor o Interventor extraño a la Compañía, para que examine y certifique la efectividad de los gastos que se hagan por la Empresa, la cual se obliga a franquearle los libros, facturas y demás documentos originales, necesario para la comprobación que debe hacer el Gobierno, a fin de conocer el verdadero costo de los gastos de explotación.

Este artículo estipula a favor del Gobierno una intervención limitada a lo necesario para conocer los gastos de la Empresa y así determinar el verdadero costo de los de explotación. Además, este artículo, obligatorio para ambas partes contratantes, establece al funcionario que ha de verificar la fiscalización: el Revisor o Interventor extraño a la Compañía.

Por lo expuesto, juzgo que el Art. 209 de la Ley Orgánica de Hacienda no confiere al Gobierno del Ecuador el derecho de fiscalizar a la Compañía, y que sólo le asiste la facultad de intervención establecida en el Art. 9<sup>o</sup> del contrato.

Suscribo del señor Presidente, muy atento servidor,

(f.) Alejandro Ponce Borja.

ANEXO No. 2

Quito, Noviembre 9 de 1929

Telegrama para Guayaquil.  
Señor Director de "El Telégrafo".

La Compañía del Ferrocarril se ha visto en el imperioso caso de importar durmientes de los Estados Unidos, por las siguientes razones:

PRIMERA.—La absoluta necesidad de renovar ese material en la línea, con otro ya conocido de larga duración, como el de pino colorado. A este respecto, debe advertirse que todavía existen, en la Sección del Litoral, durmientes de pino que han servido por treinta años consecutivos.

SEGUNDA.—La práctica imposibilidad de utilizar las maderas inco-rruptibles del país, para todas las necesidades del Ferrocarril, porque hasta ahora no hemos tenido la suerte de encontrar personas o corporación alguna que se comprometiera a proveernos de durmientes, en la cantidad requerida, y, que, luego, cumpla su compromiso. Desde hace tres años hemos celebrado, especialmente en la costa, quizás un centenar de contratos para la provisión de por lo menos, un millón de durmientes. Es lamentable, más también verdadero, el declarar que el cumplimiento de los contratistas no ha llegado al uno por ciento de la cantidad contratada, por lo cual nos hemos visto en el caso de desahuciarlos.

TERCERA.—La economía y eficacia que hay en adquirir material de larga duración, ya comprobada, superior en todo concepto a otro que no sirve más de cinco años, y a un precio sensiblemente igual.

Por lo demás, ha de saberse que constituye uno de los números de nuestro programa administrativo, el de favorecer, en cuanto sea posible, la industria nacional, comprando en el país cuanto podamos utilizar para el ferrocarril, por su sacrificio de ninguno de estos dos factores: *eficiencia* y *economía*. Nos duele, en verdad, que en casos concretos, como el de la adquisición de durmientes, ese nuestro anhelo no pueda tener aún, completa realización.

Para terminar, nos es grato manifestar al señor Director, que estamos dispuestos a celebrar contratos para la provisión de hasta trescientos

mil durmientes de madera incorruptible, como la de guayaacán, en el Litoral, siempre que el o los proponentes, aparte de las especificaciones ordinarias, se sujeten a estas bases:

- a). Garantía efectiva para las entregas; y
- b). Precio no mayor que el que pagamos por los durmientes importados.

Mucho estimaré del señor Director que se sirva insertar este telegrama en las columnas de su importante diario.

M. A. NAVARRO,  
Presidente.

#### ANEXO No. 3.

#### SEÑOR ESCRIBANO:

Sírvase extender en su registro de escrituras públicas la siguiente convenida entre "The Guayaquil and Quito Ry. Company", a quien se le denominará "la Compañía", representada por su mandatario general señor don Manuel Adrián Navarro, por una parte, y los señores Marco Antonio Restrepo y José Javier Villagómez, a quienes se les denominará "los contratistas", por otra. La personería legal de don Manuel A. Navarro se desprende de la copia del poder que se inserta.

PRIMERA.—Los contratistas se obligan a suministrar a la Compañía la cantidad de TRESCIENTOS MIL DURMIENTES, en esta forma: veinte mil durmientes durante el año actual de 1929 y sesenta mil en cada uno de los años subsiguientes, hasta completar la cantidad total ya fijada.

SEGUNDA.—Los durmientes que entregarán los contratistas estarán estrictamente de acuerdo con las siguientes especificaciones: a) Serán de seis y medio pies de largo, por seis por ocho pulgadas de espesor; sujetándose estas dimensiones al sistema inglés; b) Los durmientes serán exclusivamente de primera clase; esto es, perfectamente rectos, las cuatro caras labradas a escuadra, de madera sana, sin rajaduras, ni nudos; c) Las maderas que se utilizarán para los durmientes serán extraídas exclusivamente de las montañas de Baños, y que se conocen con los nombres de canelo negro, arrayán, motilón, huilmo, patza, y otras de igual dureza y duración.

TERCERA.—Los contratistas se comprometen a verificar la entrega de los durmientes en la estación de Ambato, previa clasificación efectuada por un empleado que designará la Compañía y cuya decisión en cuanto a la calidad y demás especificaciones de la cláusula anterior relativa a los durmientes, será obligatoria e inapelable para los contratistas.

CUARTA.—Los contratistas se obligan, además, a petrolizar los durmientes por su propia cuenta, y, para el efecto, harán la instalación correspondiente en la estación de Ambato, siendo de cuenta de la Compañía el proporcionarles el petróleo suficiente para el objeto indicado.

QUINTA.—La Compañía pagará a los contratistas la cantidad de tres sucres cincuenta centavos por cada durmiente que fuere entregado a su satisfacción, y de acuerdo con las especificaciones anteriores. Este precio se pagará al contado, en las oficinas de la Compañía tiene en Quito, previa presentación del informe firmado por la persona encargada de clasificar y recibir los durmientes.

SEXTA.—Los contratistas declaran haber recibido el once del presente mes y año, por adelantado, la cantidad de cincuenta mil sucres; y, la Compañía se compromete a dar asimismo, en concepto de adelanto, otra cantidad igual, dentro de un plazo que ella juzgare prudencial. Esta suma que han recibido los contratistas por adelantado, y las que recibieren en la misma forma y en el plazo prudencial de que antes se habla, serán invertidas por los contratistas en la adquisición de maquinarias y herramientas para la explotación de los bosques destinados a la fabricación de durmientes.

SEPTIMA.—En seguridad de la suma recibida y de la otra que la Compañía debe dar por adelantado, de acuerdo con la cláusula anterior, los contratistas se obligan solidariamente, y además, Marco Antonio Restrepo constituye una segunda hipoteca sobre su fundo "Los Alpes", ubicado en la Parroquia de Alóag del Cantón Mejía. Dicho fundo se encuentra hipotecado a favor del Banco del Pichincha, en seguridad del préstamo que este Banco hizo al Sr. Restrepo, por escritura pública celebrada en esta ciudad, ante el Escribano don Luis Delfín Cevallos, al 15 de Noviembre de 1928. Los linderos de este inmueble son: por el norte el río "Quitaspal"; por el sur el río Negro que divide los montes que fueron de "Zamjas" de la hacienda "Chisinche"; por el oriente la hacienda "Aichapicho"; y por el occidente el monte que fue del Coronel Zarama, y el río Silante hasta su desembocadura con el río Naranjal o Quitaspal. Aclárase que la hipoteca que por la presente se constituye, comprende, en general, a todos los terrenos que fueron materia de la hipoteca primera. Ésta hacienda ha sido formada por el contratista Marco Antonio Restrepo de la manera que se expresa en la hipoteca anterior. Caso de que la hacienda, que por la presente se hipoteca fuera embargada, o sufriera algún menoscabo que vaya contra su valor, José Javier Villagómez se obliga a constituir hipoteca en algún bien raíz, de tal modo que asegure suficientemente los resultados de este contrato, todo esto a juicio de la Compañía.

OCTAVA.—Los contratistas reconocen el interés anual del seis por ciento, sobre las cantidades que reciban por adelantado, y que irán descontándose a razón de un sucre por cada durmiente entregado a la Compañía, hasta su total cancelación.

NOVENA.—Se hace constar de manera expresa que este contrato se verifica en virtud del "Programa de Mejoras" formulado por el Ferrocarril de Guayaquil a Quito, de tal manera que, no es ya necesaria la autorización de que habla el poder otorgado por la Compañía a Manuel Adrián Navarro cuando limita los negocios del mandatario hasta la cantidad de cinco mil dólares, ya que, dicho Programa fue autorizado por el Directorio de la Compañía en New York.

DECIMA.—Todos los impuestos, así también como los gastos que ocasiona la presente los satisfarán los contratistas.

UNDECIMA.—Para cualquier caso de divergencia, los contratistas se someten a los jueces del Cantón Quito.

DECIMA SEGUNDA.—Las partes facultan al Sr. .... para que solicite la inscripción del presente contrato en el Registro de hipotecas y Gravámenes del Cantón Mejía.

#### ANEXO No. 4.

Los Suscritos, Carlos Alcides Morlás y Carlos H. Alarcón Menéndez por sus propios derechos, por una parte, y Manuel A. Navarro, en repre,

sentación de "The Guayaquil & Quito Railway Company", por otra parte, convienen en celebrar el siguiente contrato de acuerdo con estas bases:

PRIMERA.—Carlos H. Alarcón Mena y C. Alcides Morlás venden a "The Guayaquil & Quito Railway Company" cinco mil durmientes de madera de guayaacán, que se clasifican así: en extra, de primera clase, segunda clase, y que tendrán estas dimensiones: Extra, seis y medio pies ingleses de largo, por el espesor de siete pulgadas por ocho pulgadas; Primera: seis pies y medio ingleses de largo, por el espesor de seis pulgadas por ocho, con seis y medio pulgadas de corazón y cuatro pulgadas de curvatura; Segunda: seis y medio pies ingleses de largo, por el espesor de seis pulgadas por ocho, con cinco y medio pulgadas de corazón y cinco pulgadas de curvatura.

SEGUNDA.—Las entregas de los durmientes las harán los vendedores en los muelles de "The Guayaquil & Quito Railway Company" en Eloy Alfaro (Durán).

TERCERA.—El plazo para el cumplimiento del contrato, es el de tres meses, a contarse desde el 15 de Junio de mil novecientos veintinueve; por manera que la primera entrega la harán en la fecha indicada, en el número que puedan hacerlo los vendedores, siempre que el total esté entregado hasta el 15 de Setiembre del presente año.

CUARTA.—El precio que paga la Compañía del Ferrocarril por cada uno de los durmientes que compra, es el de cinco sucres cincuenta, por los extras; cuatro sucres cincuenta por los de primera; y tres sucres por los de segunda clase. Entendido que todos los durmientes serán rectangulares, las seis caras labradas a escuadra, y los de primera y segunda clase sólo con la curvatura que queda determinada. Los durmientes de segunda no excederán de una proporción del 10% de las entregas.

QUINTA.—A buena cuenta del precio, declaran los vendedores que han recibido de la citada Compañía, la suma de DIEZ MIL SUCRES, la misma que se descontará del valor que corresponda a cada entrega, a razón de dos sucres durmiente. El saldo del valor que corresponde a la entrega se hará a la presentación del recibo respectivo que presenten los vendedores, y que será conferido por el empleado que Navarro designe para el objeto, y cuyo criterio será el que prevalezca en la clasificación de los durmientes.

SEXTA.—Tanto para el cumplimiento de las obligaciones que contraen por este contrato, como por los diez mil sucres que reciben, los vendedores, se obligan personal y solidariamente.

SEPTIMA.—En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones por parte de Morlás y Alarcón, la Compañía del Ferrocarril podrá dar por terminado el contrato, y exigir por la vía ejecutiva, los diez mil sucres que ahora reciben, con deducción de lo que con sus entregas de durmientes hubieran devengado.

OCTAVA.—Los contratantes se sujetan a la jurisdicción de los jueces del Cantón Quito, para todo lo concerniente a este contrato.

Para constancia de lo estipulado, firman por duplicado, en Quito, a catorce de Mayo de mil novecientos veintinueve.

(f.) Carlos A. Morlás.

(f.) C. H. Alarcón Mena.

(Sigue aquí el reconocimiento de firmas)

ANEXO No. 5.

## CONTRATO

MANUEL A. NAVARRO, a nombre y en representación de "The Guayaquil & Quito Railway Company", y como su Presidente, por una parte; y por otra, MANUEL ZURITA TOLEDO, por sus propios derechos, convienen en celebrar el contrato contenido en las siguientes bases:

PRIMERA.—MANUEL ZURITA TOLEDO, se compromete a entregar a "The Guayaquil & Quito Railway Company", en los muelles de dicha Compañía, situados en Eloy Alfaro (Durán), la cantidad de SESENTA MIL DURMIENTES de guayacán, palo negro, matasarna y cascol, a razón de no menos de tres mil unidades mensuales, a contarse del primero de Enero de mil novecientos treinta y dos.

SEGUNDA.—"The Guayaquil & Quito Railway Company" pagará a MANUEL ZURITA TOLEDO, los siguientes precios por cada durmiente que entregue, de las maderas indicadas:

Cinco sucres cincuenta centavos (\$/ 5,50) por los de clase superior;

Cuatro sucres cincuenta centavos (\$/ 4,50) por los de primera clase; y

Tres sucres (\$/ 3,00) por los de segunda clase.

El pago se hará mensualmente, por los durmientes clasificados y entregados durante los treinta días anteriores a la fecha de pago.

TERCERA.—Los durmientes de clase superior serán de puro corazón; perfectamente rectos, las seis caras a escuadra unas con otras, y medirán seis y medio pies de largo, por siete por ocho pulgadas de grueso (6½ x 7" x 8").

CUARTA.—Los durmientes de primera clase serán de seis y medio pies de largo por seis por ocho pulgadas de grueso (6½ x 6" x 8") y no deben exceder de cuatro pulgadas de encorvadura, debiendo tener seis y media pulgadas de corazón.

QUINTA.—Los durmientes que no reunieran las especificaciones anteriores, podrán ser rechazados por la Compañía, o aceptados como de segunda clase, a juicio de ella, siempre que no bajaren de seis por siete pulgadas de grueso, que su encorvadura no exceda de cinco pulgadas y que tengan por lo menos, cinco y media pulgadas de corazón. Queda entendido que la Compañía no aceptará durmientes de segunda clase, en una proporción mayor del diez por ciento sobre el total de los de clase superior y primera que entregare Manuel Zurita Toledo.

SEXTA.—La clasificación de los durmientes será hecha por un empleado que designe "The Guayaquil & Quito Railway Company". En caso de desacuerdo, la decisión será declarada por el Gerente General de la Compañía, quien podrá hacerla directamente, o por medio de otro empleado que al efecto se designare.

SEPTIMA.—Es obligación de Manuel Zurita Toledo, entregar todos los durmientes en el muelle de la Compañía, en Durán. Desde este punto, correrá a cargo de la Compañía la saltada al lugar del depósito. En caso de que la Compañía no dispusiera de la gonte necesaria para la saltada, pagará al contratista el valor de cuatro centavos de sucre por durmiente, para que éste lo haga con su propia gonta. El valor de este trabajo, se pagará conjuntamente con el de los durmientes entregados.

OCTAVA.—"The Guayaquil & Quito Railway Company"; se compromete a entregar en calidad de anticipo a Manuel Zurita Toledo, y en el término de tres meses, contados desde la fecha de suscripción de este con-

trato, la cantidad de SESENTA MIL SUORES [S/. 60.000.00], para pagar la cual se descontará a razón de un suero por cada durmiente que Manuel Zurita Toledo entregue a la Compañía. El contratista se obliga a pagar el interés del seis por ciento anual sobre dicha suma de S/. 60.000,00, hasta su total cancelación.

NOVENA.—Manuel Zurita Toledo constituye al señor Alfonso Game como su garante solidario, quien, además, responderá por el anticipo a que se refiere la cláusula anterior, con todos sus bienes habidos y por haber para constancia de lo cual también el señor Alfonso Game firma con el representante de la Compañía y con el contratista el presente contrato, en Quito, a primero de Junio de mil novecientos treinta y uno.

[f.] M. Zurita Toledo,  
Contratista.

(f.) Alfonso Game,  
Garante.

pp. The G. & Q. Ry. Co.  
(f.) Manuel A. Navarro,  
Presidente.

ANEXO. No. 6

CONTRATO

MANUEL A. NAVARRO, a nombre y en representación de "The Guayaquil and Quito Railway Company", como su Presidente, y que en adelante se denominará el comprador, por una parte; y FRANCISCO ILLESCAS BARRIEIRO, por sus propios derechos, y que en adelante se designará el vendedor, por otra parte, celebran un contrato contenido en las siguientes cláusulas:

PRIMERA.—El vendedor se compromete a entregar y el comprador a recibir la cantidad de cincuenta mil galones de petróleo crudo, en cada mes, durante el presente año de mil novecientos treinta y uno.

SEGUNDA.—El vendedor entregará el petróleo en las cañerías que el comprador tiene instaladas en Eloy Alfaro, parroquia del Cantón Guayaquil, siendo de costo del vendedor el costo de la operación de bombeo del petróleo. Los buques del vendedor estarán, por tanto, provistos de las bombas necesarias, pero el comprador proveerá la manguera y las uniones necesarias para la conexión de la cañería con el buque o buques del vendedor. A la llegada de un buque al puerto de Guayaquil, el capitán notificará por escrito, con seis horas de anticipación, al comprador o a sus representantes, de que se encuentra el buque en disposición para efectuar la descarga. El tiempo de la descarga se empesará a tomar en cuenta a la expiración de dichas seis horas. En caso de retardo en recibir el petróleo, una vez expiradas las mencionadas seis horas, los perjuicios que se causaran serán de cargo del comprador.

TERCERA.—El petróleo que entregará el vendedor será el proveniente de la mina Carolina de Santa Elena, conocido con el nombre de "negro crudo", igual al que el vendedor entregó ya durante el año de 1930. Su contenido de agua y sedimento no pasará del 2%. Si el contenido fuese mayor, se rebajará el precio del petróleo proporcionalmente al exceso de agua y sedimento.

CUARTA.—La cantidad de petróleo que entregare el vendedor será medida en Eloy Alfaro por medio del medidor automático del comprador.

QUINTA.—El precio del petróleo será el de quince centavos de sucre por cada galón, en el cual se incluirán todos los gastos que se causaron hasta el momento de la entrega en la cañería del comprador. Los pagos se efectuarán dentro de los ocho días siguientes a la fecha de la entrega.

SEXTA.—En el caso de que el vendedor no alcanzare a entregar, durante el curso de un mes, la cantidad de petróleo convenida, podrá hacerlo en el curso del siguiente, pero si, en esta vez, no lo hiciere, el comprador podrá exigir la entrega o el pago de una multa igual al monto del petróleo dejado de entregar, calculado al precio señalado en este mismo contrato.

SEPTIMA.—Es entendido entre las partes que el vendedor no será responsable por la falta de entrega en los casos de huelgas, accidentes y fuerza mayor.

Para constancia de lo cual, firman en Quito, por triplicado, a nueve de enero de mil novecientos treinta y uno.

por "The G. & Q. Ry. Co."

[f.] M. A. Navarro.

[f.] F. Illescas Barreiro.

ANEXO No. 7.

### CONTRATO

[Llevado a Escritura Pública en Abril 8, 1933].

MANUEL ADRIAN NAVARRO, a nombre y en representación de "The Guayaquil And Quito Railway Company", como su Presidente, y que, para los efectos de este contrato se designará como "el comprador", por una parte; y por otra Francisco Illescas Barreiro, a quien en lo sucesivo, se designará como "El vendedor", por sus propios derechos, convienen en celebrar el contrato contenido en las siguientes cláusulas:

PRIMERA.—El vendedor conviene en vender y entregar, y el comprador en comprar y recibir de aquél, hasta la cantidad de ciento cuarenta y dos mil [142.000] barricas de petróleo combustible en cada año, a partir del mes de Enero actual, en cantidades mensuales no mayores de quinientos mil [500.000] galones, ni menores de trescientos mil [300.000] galones americanos. La palabra "Barrica" empleada en esta cláusula, significa la medida de cuarenta y dos [42] galones americanos.

SEGUNDA.—El vendedor entregará el petróleo en las cañerías que el comprador tiene instaladas en Eloy Alfaro, parroquia del Cantón Guayaquil, Provincia del Guayas, de la República del Ecuador, siendo de cuenta del comprador el costo de la operación de bombeo del petróleo. Los buques del vendedor estarán provistos de las bombas necesarias; pero el comprador proveerá la manguera y las uniones correspondientes para la conexión de la cañería con el buque o buques del vendedor. A la llegada de un buque al puerto de Guayaquil el capitán notificará, por escrito, con seis horas de anticipación al comprador o a sus representantes, que se encuentra el buque en disposición de ejecutar la descarga. El tiempo de ésta, se

empezará a tomar en cuenta a la expiración de dichas seis horas. En caso de retardo, en recibir el petróleo, una vez expiradas las seis horas, los perjuicios que se causaren serán del cargo del comprador.

**TERCERA.**—El petróleo combustible que entregue el vendedor será el de la calidad comercial conocida con el nombre de "negro crudo". Su contenido de agua y/o sedimento no pasará del dos por ciento [2%]. Si el contenido fuere mayor, se rebajará el precio del petróleo, proporcionalmente, al exceso de agua y/o sedimento. El vendedor conservará muestras, debidamente selladas, del petróleo combustible, quedando convenido entre las partes que la calidad no podrá desmejorar de aquella que es actualmente conocida por el comprador. La Compañía mandará analizar por su cuenta, el petróleo que entregare el vendedor, para determinar el porcentaje de agua y/o sedimento.

**CUARTA.**—La cantidad de petróleo que entregará el vendedor será apreciada en Eloy Alfaro, por medio del medidor automático del comprador. El vendedor podrá revisar por sí mismo o por medio de sus representantes, el indicado medidor, y, de no conformarse con sus datos, podrá pedir, y el comprador conviene en ello, que las medidas se aprecien en los tanques del comprador, según los procedimientos señalados por la ciencia.

**QUINTA.**—La duración del presente contrato es de cinco años, contados a partir del primero de enero de mil novecientos treinta y tres. Por ejercicio de cada año se entiende el tiempo transcurrido entre el primero de enero y el treinta y uno de diciembre.

**SEXTA.**—El precio del petróleo, para cada ejercicio anual, se determinará en el mes de setiembre de cada año, para el ejercicio anual siguiente, por acuerdo entre las partes. Para dicha determinación, se registrarán las partes por el precio corriente en el mercado de New York, más el transporte a Guayaquil, o, en su caso, por aquel que se consigne en la oferta sería más ventajosa que obtenga la Compañía para la provisión total de petróleo combustible para atender a sus necesidades. Conocido ese precio, se rebajará un diez por ciento, y el saldo, o sea el noventa por ciento, del precio corriente, será aquel que el comprador deberá pagar al vendedor en el siguiente ejercicio anual. En caso de no avenirse el vendedor con el precio determinado en la forma ya expuesta, se considerará automáticamente rescindido el presente contrato en todas sus partes. En todo caso, dicho precio no podrá exceder de un dólar [\$ 1,00] U. S. Cy. por cada barrica de cuarenta y dos (42) galones.

**SEPTIMA.**—El Guarda Almacén del comprador, en Eloy Alfaro, otorgará al vendedor, en dos ejemplares, original y duplicado, el recibo de cada entrega, y enviará, además, un tercer ejemplar del mismo recibo al Auditor de la Compañía. Los recibos suscritos por el Guarda Almacén servirán al vendedor, de comprobantes para obtener el pago.

**OCTAVA.**—El precio de compra del petróleo combustible será pagado por el comprador en los diez días siguientes a la entrega del mismo, en moneda de oro de los Estados Unidos de la América del Norte, o en su equivalente en sucres, al tipo corriente del mercado. En caso de mora del comprador, podrá el vendedor, a su arbitrio, suspender las entregas del petróleo, sin que, por ello, pierda o renuncie a ninguno de sus derechos.

**NOVENA.**—El vendedor se obliga a hacer toda clase de esfuerzos a su alcance para llenar cumplidamente las obligaciones y deberes que le impone este contrato; pero no será responsable, en ningún caso de fuerza mayor o fortuito, actos de Dios, guerras, insurrecciones, huelgas, prohibiciones legales, actos de autoridad, combinaciones de trabajadores, accidentes,

incendios, terremotos, y en fin, cualesquiera otras causas que no pudieren ser previstas o evitadas por el vendedor o que estuvieren fuera de su control.

DECIMA.—Cualquier divergencia, que se suscitare entre las partes, respecto al cumplimiento, inteligencia, o alcance del presente contrato, en su totalidad o en partes de sus cláusulas, o en cuanto a la fijación del precio o a la determinación de las épocas de entrega, se resolverá en juicio arbitral por dos Ingenieros, domiciliados en la ciudad de Guayaquil, de alta solvencia económica y reconocida honorabilidad, nombrados uno por cada una de las partes, y, en caso de divergencia entre ellos, podrán incorporar tales árbitros a un tercero, que reúna las mismas condiciones personales, designados por los dos anteriores. La sentencia arbitral determinará claramente como ha de cumplirse, entenderse o llevarse a cabo el hecho en discusión o el asunto en debate y la parte que le corresponda pagar los gastos que se hubieren causado.

DECIMA PRIMERA.—Este contrato se elevará a escritura pública, tan pronto como así lo pida cualquiera de las partes. En día de lo cual, firman el presente, por duplicado, en Quito, a cinco de enero de mil novecientos treinta y tres.

pp. "The Guayaquil & Quito Ry. Co.  
[f.] M. A. Navarro.

[f.] F. Illescas Barreiro.

ANEXO No. 8.

### CONTRATO DE PROVISION DE PETROLEO

Entre la ANGLIO ECUADORIAN OILFIELDS LIMITED, domiciliada en Londres, que en adelante se denominará el vendedor, por una parte, y THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY, que en adelante se denominará el comprador, por otra parte, se ha convenido en esta fecha, doce de octubre de mil novecientos veintinueve, en lo siguiente:

PRIMERA.—Las palabras "fuel oil" usadas en este contrato significarán "American C grades" importado de los Estados Unidos o "petrosidao" refinado por el vendedor en su refinería en Santa Elena, Ecuador, sustancia que en ambos casos será de una viscosidad de no menos de 300 segundos Saybolt Furol a 122 grados de temperatura Fahrenheit, de un "flash point" [Pensky-Martin closed] de no menos de 150 grados de temperatura Fahrenheit, y que no contendrá más de dos por ciento (2%) de agua y/o sedimento.

SEGUNDA.—La palabra "tonelada" usada en este contrato representará el peso de dos mil doscientas cuarenta (2.240) libras inglesas de "fuel oil" y la palabra "barril" significa cuarenta y dos galones [42] americanos.

TERCERA.—La palabra "entrega" significará la que el vendedor hará al comprador por medio de las bombas del tanque portador a la cañería perteneciente a los compradores, al costado del buque portador en Durán, Guayaquil. Dicha cañería deberá terminar con una manguera y una unión del diámetro necesario para conectar con la cañería de descarga de los buques. Los compradores convienen en recibir el petróleo a razón de por lo menos cien [100] toneladas por hora, día y noche en días hábiles y su cañería para recibir el petróleo deberá ser de un diámetro mínimo de seis pulgadas, y deberá también reunir las condiciones necesarias para permitir que la cantidad de petróleo ya expresada pase libremente desde el bu-

que hasta los depósitos del comprador en el puerto de Durán, Guayaquil. El comprador se obliga a mantener el muelle de Durán, y su fondeadero en las mismas buenas condiciones actuales y a proveer, además, las boyas y los del fines necesarios para permitir que los buques del vendedor puedan fondear al costado del muelle y efectuar la descarga del petróleo con toda seguridad. Se entiende que tanto el vendedor como el comprador conocen perfectamente las condiciones actuales del muelle y de su fondeadero y que las boyas y del fines serán colocados por el comprador de acuerdo con las indicaciones del vendedor.

El petróleo se entregará de los buques a costo del vendedor, pero su riesgo cesará tan pronto como el petróleo esté ya al costado de los mismos buques.

Los vendedores darán a los compradores aviso, tan pronto como sea posible, de la fecha aproximada de la llegada de un buque con el fin de que los compradores tengan tiempo suficiente para hacer los preparativos para recibir el petróleo.

A la llegada de un buque al puerto de Guayaquil, el capitán notificará por escrito, con seis horas de anticipación, a los compradores o a sus representantes, de que está listo para empezar la descarga. El tiempo de la descarga se empezará a tomar en cuenta a la expiración de dichas seis horas.

En el caso de retardo en recibir el petróleo una vez expiradas las mencionadas seis horas de aviso dado por el Capitán del buque y que dicha demora sea debida a que los compradores no hayan podido cumplir con lo convenido en el presente contrato, éstos pagarán entonces como sobrestadía ciento veinte (120) chelines por hora a contar desde el momento en que se considere expirado el tiempo que debía demorar la descarga, tomando como base las condiciones de este contrato.

En el caso de que el retardo en la descarga en el puerto de Guayaquil fuere debido a accidentes, incendios o rompimiento de las cañerías o depósitos pertenecientes a los compradores, entonces los compradores pagarán por el retraso sesenta (60) chelines por hora.

CUARTA.—El vendedor se compromete a vender y entregar y el comprador a recibir y pagar una cantidad de diez y ocho mil (18.000) (diez por ciento más o diez por ciento menos), toneladas de "fuel oil". La entrega de la cantidad antedicha se hará en doce meses, a contar desde el primero de enero de mil novecientos treinta, y a razón de una cantidad no mayor de cinco mil (5.000) toneladas en cada período de tres meses.

QUINTA.—El precio del "fuel oil" entregado de la manera antedicha será de un dollar treinta y cinco centavos oro americano (\$ 1.35) por barril a sesenta (60) grados de temperatura Fahrenheit y todos los derechos, gravámenes, servicios, sobornos y en general cualquier cobro de aduana del puerto serán por cuenta del comprador.

SEXTA.—El pago de la cantidad que señala el conocimiento que trae el buque lo efectuará el comprador contra la presentación de los documentos, en letras de primera clase a sesenta días vista sobre New York. Dichas letras serán entregadas a los agentes del vendedor, o sea la Soc. Com. Anglo Ecuatoriana Ltda., en su oficina en Guayaquil, a satisfacción de ellos.

Si en cualquier tiempo durante la vigencia de este contrato los pagos no se hacen según lo convenido, el vendedor tendrá el derecho de suspender las entregas y anular este contrato, en cuyo caso la única obligación del contrato que quedará vigente será la del comprador de pagar cualesquiera sumas que queden por pagar respecto a las entregas anteriores.

SEPTIMA.—El volumen del petróleo "fuel oil" entregado será el especificado en el conocimiento que trae el buque en caso de que el "fuel oil"

esté importado. Por el "fuel oil" ecuatoriano el volumen será lo que registre el medidor del comprador en su muelle en Durán a su tiempo de descargo.

OCTAVA.—La calidad del "fuel oil" se determinará de la manera siguiente:

Antes de comenzar cada carga, se tomarán dos muestras de un litro y medio a lo menos, cada una, del "fuel oil" con que estén llenos los tanques, tomándose de tal modo que representen el término medio del "fuel oil" que se está entregando. En el caso de que el "fuel oil" esté importado, estas muestras se tomarán y se ensayarán por Charles Martin & Co., cuyo certificado de calidad será definitivo. En el caso de que el "fuel oil" esté refinado en Santa Elena, las muestras se tomarán en la presencia de los representantes de ambas partes contratantes, y si el "fuel oil" que se está entregando no sea oncontrado por el comprador conforme con las condiciones especificadas en la cláusula primera, las dos muestras se vaciarán y se mezclarán en una sola, dividiéndose enseguida en dos partes iguales. Una parte será sometida a un ensayador de la International Petroleum Co., en Talara, Perú, y su fallo determinará la calidad del "fuel oil" entregado. La otra parte será conservada hasta que se reciba el fallo.

Si el "fuel oil" contuviera más de uno por ciento de agua y/o sedimento, entonces el vendedor hará al comprador una rebaja de un dollar treinta y cinco centavos oro americano (\$ 1.35) por barril por la cantidad de agua y/o sedimento en exceso, de uno por ciento, contenido en la cantidad de "fuel oil" comprendida en la entrega de la cual se tomaron las muestras, en conformidad con lo estipulado en la cláusula octava.

NOVENA.—El comprador avisará por escrito a los agentes del vendedor en Guayaquil, al principio de cada trimestre, su consumo aproximado para los tres meses siguientes a ese trimestre. Si el comprador no dá este aviso, el vendedor, no será responsable por cualquiera pérdida debida a las demoras en las entregas solicitadas.

DECIMA.—El comprador conviene en recibir y pagar todo el "fuel oil" que fuere ofrecido para entrega por el vendedor en cualquier tiempo, hasta la cantidad de cuatro mil quinientas (4.500) toneladas, siendo ésta la capacidad del estanque o estanques del comprador en Durán, siempre que hubiere espacio en el estanque o estanques del comprador.

DECIMA PRIMERA.—Si el comprador no hubiere recibido la cantidad total de "fuel oil" convenido en este contrato, a la fecha en que dicho contrato expira, salvo por los motivos explicados en la cláusula décima sexta, por uno o más períodos que sumen en conjunto ciento ochenta (180) días, entonces el vendedor tendrá la opción, que deberá ejercitarse por escrito dentro de quince días de la expiración del contrato, o dentro de quince días después de la terminación de los antedichos ciento ochenta (180) días, o

a) de cancelar este contrato en cuanto toca al saldo no entregado, o  
b) De seguir entregando hasta que se haya entregado la cantidad total del contrato.

En este segundo caso el comprador dará sus órdenes de entrega de no menos de cuatro mil quinientos (4.500) (diez por ciento más o menos) toneladas en cada período de tres meses, hasta que la cantidad no entregada haya sido entregada totalmente, y el vendedor tendrá que hacer entregas en la forma aquí expresada para cada período del contrato. Paltando tales órdenes del comprador, el total de la cantidad que quede sin entregar será considerada como ofrecida por el vendedor y rehusada por el comprador al cabo del período de tres meses, dentro del cual la entrega debió haberse hecho.

DECIMA SEGUNDA.—El comprador conviene en no vender ni entregar a otros por causa alguna, el "fuel oil" materia de este contrato, sea total o parcialmente, sin el consentimiento del vendedor, obtenido previamente por escrito.

En el caso de que el comprador venda o entregue a terceros, cualquier cantidad del "fuel oil", materia de este contrato, sin el consentimiento por escrito del Agente del vendedor en Guayaquil, el vendedor tendrá el derecho de no entregar el saldo del "fuel oil" que queda en este contrato, si así lo deseara, dando por escrito aviso de quince días al comprador, quedando así cancelado el contrato.

DECIMA TERCERA.—Ambas partes convienen en que el presente contrato está basado en las condiciones que existen actualmente, y que si, durante la vigencia de este contrato, el Gobierno del Ecuador grava con nuevos derechos, impuestos, gravámenes, o servicios de importación el "fuel oil" materia de este contrato, estos derechos serán por cuenta del comprador. Si dichos derechos, impuestos, gravámenes o servicios exceden de veinte centavos oro americano por barril, el comprador tendrá la opción de resolver la parte no cumplida de este contrato, con aviso de tres meses de anticipación dado por escrito al vendedor.

También convienen ambas partes que en el caso de que en los países de origen de los cuales se exporta el producto o productos materia de este contrato, o en el Ecuador, se impongan a estos cualesquier impuestos internos, impuestos de guerra, derechos de exportación, de tonelaje, o cualesquier otros impuestos, gravámenes, derechos o servicios (exceptuándose aquellos que estén en vigencia a la fecha de firmarse este contrato) que en adelante promulguen los Gobiernos de los países indicados y que graven directamente e indirectamente los productos, materia de este contrato, su producción, manufactura, venta o ganancias, el vendedor dará pronto aviso al comprador de dicho impuesto, derecho o cualquier otro recargo, y en vista de este aviso el comprador tendrá la opción, que deberá ejercer, sin demora, de asumir, o no, por su cuenta, el pago del impuesto o cargo. Si el comprador rechusare asumir el pago, el vendedor tendrá la opción de hacer los pagos por su cuenta, o de anular las obligaciones contraídas entre el vendedor y el comprador bajo este contrato respecto a la cantidad de dicho producto que esté afectado a dicho impuesto, derecho o cargo, sin incurrir en responsabilidad alguna.

DECIMA CUARTA.—No obstante todas las cláusulas contenidas en este contrato, se conviene que el vendedor no será responsable por falta parcial o total de las entregas o por demora en las entregas motivada directa o indirectamente por hechos de la Providencia (actos de Dios), huelgas, disturbios obreros, accidentes, terremotos, incendios, accidentes a, o paralización de diques, canales u otros agregados o ayudas a la navegación, revolución o rebelión, intervención dentro o fuera de los límites del Ecuador, de cualquier autoridad civil o militar de cualquier Gobierno, Estado o Municipalidad, o por pérdida, accidente o intervención de cualquier naturaleza que sea, que afecte a las naves pertenecientes, controladas o fletadas por el vendedor.

DECIMA QUINTA.—A pesar de lo convenido en el presente contrato, es entendido que el comprador no será responsable por la falta de recepción del "fuel oil", en caso de que esta falta de recepción, sea debida a huelgas, lock-outs, accidentes, o fuerza mayor, o por cualquiera otra causa fuera del dominio del comprador.

DECIMA SEXTA.—En el caso de paralización voluntaria del ferrocarril del comprador, éste dará aviso por escrito al vendedor con un mes de anticipación, y en dicho aviso determinará una fecha definitiva en la que se

reanudarán las entregas. Si al tiempo de dar tal aviso de paralización, el comprador no puede determinar una fecha definitiva para la reanudación de las entregas, según lo antedicho, entonces el vendedor tendrá el derecho de exigir un aviso de cuatro meses, antes de reanudar las entregas.

El tiempo perdido debido a la paralización voluntaria del ferrocarril hasta el término de noventa (90) días, prolongará el contrato por igual período desde la fecha del vencimiento del contrato, en conformidad a los términos de la cláusula cuarta. Sin embargo, se entiende que cualquiera extensión de plazo en virtud de esta cláusula no excederá de noventa (90) días, aunque la cesación voluntaria de trabajo haya excedido de los noventa (90) días.

DECIMA SEPTIMA. —Salvo los casos contemplados en este contrato, para los cuales se ha señalado otros procedimientos, todas las dificultades, discordias o cuestiones que nazcan de la interpretación o aplicación de este contrato entre el vendedor y el comprador, serán sometidas a dos árbitros y amigables componedores, que serán comerciantes de Guayaquil, nombrados uno por cada parte. Si los árbitros no se pusieren de acuerdo, nombrarán ellos un tercero en discordia, y los fallos de los arbitradores o del tercero en discordia, serán finales e inapelables. El costo del arbitraje será pagado según el fallo de los árbitros o del tercero en discordia.

DECIMA OCTAVA. —Es entendido que todas las notificaciones o avisos que las partes contratantes tengan que dar o recibir, surtirán su efecto, en cuanto al vendedor, una vez entregados a los Agentes, la Soc. Com. Anglo Ecuatoriana Ltda. en su oficina en Guayaquil y en cuanto al comprador, una vez entregados en la oficina del comprador en Guayaquil.

En fé de lo cual firman por triplicado,

pp. The Guayaquil & Quito Ry. Co.,  
[f] M. A. Navarro.

pp. Anglo Ecuatorian Oilfields, Limited,  
(f.) A. Todd.

—||—

# EL GOBIERNO y LA COMPAÑIA DEL FERROCA- RRIL DEL SUR

Con profunda atención hemos ido siguiendo paso a paso todos los incidentes relacionados con las acusaciones que el Ministro de Obras Públicas ha creído del caso formular no solamente en el seno del Gobierno, sino ante la opinión pública, causando con ello los correspondientes comentarios e interpretaciones que se han hecho al rededor de este asunto. La cuestión debía ser considerada con el más grande detenimiento, pues que el Ferrocarril del Sur es la empresa de mayor consideración de aquellas en que, por una razón u otra, interviene el Gobierno; los intereses son cuantiosos; considerables las rentas de que gozan los empleados en él; grande la influencia que un jefe puede ejercer en política si en ello quisiera intervenir.

Todas estas circunstancias son, pues, las más a propósito para mantener un constante apetito hacia puestos tan codiciados, y si a esto se suma el afán patriótico de que las cosas marchen de mejor manera y esta mejor manera será siempre la de nuestra propia invención, nada más natural que la innegable resistencia que tiene el señor Navarro, técnico de valía y hombre de grandes iniciativas, que habrá contrariado muchos negocios y herido a muchos negociantes. Si las cosas han de mirarse desde un punto de vista alto e imparcial, estas son las circunstancias que rodean al asunto, que ha mantenido la expectación pública y ha obligado al Gobierno a adoptar la resolución publicada ya.

Alarmado sin duda el Ministro de Obras Públicas con las informaciones que patrióticamente le debieron dar personas interesadas, no limitó su actuación a ordenar la fiscalización severa, a concretar cargos, a cristalizar faltas, sino que desde el primer momento dió a la publicidad las sospechas y cargos aparentes, sin proceder, por lo mismo con la cautela que debe observarse en casos semejantes. Si de las investigaciones resultaba que el Presidente de la Compañía señor Navarro era culpable, le correspondía establecer la responsabilidad y si lo exigía la importancia de los cargos, obtener del Gobierno autorización para hacer reformar los Estatutos y para cambiar el personal directivo, en la próxima reunión de Directores o en cualquier otra que se hubiera acordado hacerle por conveniencia de los intereses del



El señor Presidente de "The Guayaquil and Quito Railway Company", don Manuel A. Navarro, cuya brillante exposición sobre sus actos administrativos le ha valido, una vez más y a mucha honra, el reconocimiento y aplauso de la opinión sensata.

ferrocarril. Prejuzgar era obrar prevenido y daba lugar a que se interpretara esta actitud como producto de una labor política solamente.

Antes de leer la defensa que de los cargos ha hecho el señor Navarro habíamos leído ya la Resolución del Gobierno y nos llamó enormemente la atención que lejos de referirse clara y rotundamente a las observaciones de mala administración que el señor Ministro había formulado en contra del Presidente del citado ferrocarril, la Resolución se contraía a declarar que el Gobierno tiene el derecho de intervención en todo cuanto se relacione con esa empresa, y a manifestar que hay procedimientos de la administración actual del ferrocarril que no le satisfacen, sin desconocer la labor de mejoramiento en ciertos aspectos. Esta resolución, en nuestro concepto, no hace sino desvirtuar esos mismos cargos y paliarla ante la actitud del Ministro.

Por otra parte debemos decir con honrada franqueza que la exposición del señor Navarro es convincente y si ante la mayor exigencia y ante la más absoluta severidad quedan flotando suspicacias respecto a la lenidad con que se ha procedido para el cobro de ciertas deudas o para la facilidad de ciertos créditos por la conexión que pudieran tener con negocios particulares del señor Navarro, en general hay que decir que de la explicación se saca el convencimiento de que ha sido una administración inteligente la que ha manejado los intereses del ferrocarril, y que hay más saña particular y política que justicia en la persecución de que se ha hecho objeto al Presidente actual de la Compañía, señor Navarro.

Estas son las conclusiones a que hemos llegado después del atento estudio de todos los documentos que se han publicado al respecto y después del discernimiento de las situaciones provocadas con este motivo desde que tal asunto se ha puesto en conocimiento del público.

Por lo demás, si el Gobierno quiere intervenir en la reorganización de estos servicios, lo de desearse sería que también se proceda con espíritu de alta honradez buscando al técnico apropiado para ponerle al frente de la empresa, sin hacer caso de aquellos que sin suficientes méritos o sin gozar de la situación de honorabilidad y prestigio suficientes, ambicionen el cargo sólo por el alto sueldo de que goza o por el cúmulo de influencias que desde él puede ejercer.

(EL COMERCIO, N.º 10.251).

# NUEVOS CON- FLICTOS CAU- SADOS POR EL MINISTRO ORDEÑANA

Durante la ausencia del señor Contralor General de la Nación el Ministro de Obras Públicas ordenó la fiscalización de los libros de la Compañía del Ferrocarril, considerando a ésta como una simple dependencia del Estado.

Como lo ha publicado la prensa, a su regreso el señor Contralor ha desautorizado la intervención del Ministro de Obras Públicas en este asunto, considerando que ha invadido atribuciones ajenas.

La Contraloría, por su parte, tampoco está facultada para la fiscalización como lo demostramos ampliamente y como consta del dictamen emitido por el profesor de la Universidad señor doctor Alejandro Ponce Borja.

Otro conflicto que puede surgir, y que surgirá seguramente, proviene del Reglamento que se ha dictado respecto de las labores del Interventor del Ferrocarril.

El artículo 9º del contrato celebrado entre la Nación y el señor Harman enumera taxativamente las atribuciones del Interventor; de manera que no pueden ser ampliadas a pretexto de reglamentación.

Si se procede en esta forma, se ataca un contrato que es obligatorio para ambas partes y que no puede ser modificado sino por un acuerdo entre ellas.

No es admisible que un contrato sea alterado esencialmente porque se dicte un reglamento que constituye a cada una de las partes contratantes en árbitro absoluto de los derechos y obligaciones consignados en el contrato.

Otro es el procedimiento que ha debido adoptarse. Consúltese a los accionistas extranjeros, pídale si se quiere la reforma del contrato si se lo considera perjudicial para la Nación, acúdase a los

jueces competentes, pero no se expidan resoluciones intempestivas que pueden suscitar conflictos y reclamaciones.

El Reglamento que confiere nuevas atribuciones al Interventor y concede amplia ingerencia al Gobierno, puede ser rechazado por la Compañía del Ferrocarril o aceptado por ésta en la Junta General de accionistas.

Mientras tanto no deja de ser un proyecto, que suponemos bien intencionado; pero que para llegar a la realidad necesita la aquiescencia de los accionistas extranjeros y quizá la de los tenedores de bonos de la antigua deuda inglesa.

No pretendemos ni podemos pretender que la Nación deje de velar por sus legítimos intereses; pero si creemos debe procederse sin precipitación que a la postre sería perjudicial para el mismo Gobierno.

El Ministro de Obras Públicas ha perdido la serenidad en este asunto y no procede como funcionario público sino como fiscal apasionado.

El Reglamento y la orden de Fiscalización al Ferrocarril han sido objetados por el señor Intriago, que ningún interés tiene ni puede tener en favor de la Compañía del Ferrocarril; y esto demuestra que el Ministro de Obras Públicas ha procedido sin tacto, sin mesura y serenidad.

La mayoría de la opinión pública se ha pronunciado en el sentido de que los asuntos del Ferrocarril no deben convertirse en cuestiones de política interna, sino que se los ha de considerar en su verdadero aspecto como que interesan a la Nación toda.

Los asuntos del Ferrocarril no deben servir de arma para una lucha airada ni de medio de figuración, de factor para satisfacer aspiraciones personales, de instrumento para saciar rencores o venganzas.

Esto es lo único que pide la opinión sensata, la que no está inspirada en prejuicios ni aplaude las actitudes violentas, incompatibles con la justicia.

(LA CRISIS, Nº 52).

## MUERTE Y RESURRECCION DE SIMON BOLIVAR

Palabras pronunciadas por el socio activo de la Sociedad Bolivariana del Ecuador señor don Alfredo Martínez, en la sesión extraordinaria del 17 de Diciembre de 1933, verificada con motivo del CII aniversario de la muerte del Libertador.

BOLIVAR TIENE QUE HACER EN AMERICA TODAVIA.

MARTI.

En un día como este, hace ciento tres años, en un rincón de Santa María, agonizaba, como agoniza el sol en los abismos, el Libertador Simón Bolívar.

La naturaleza, sabia, en la alegría de crear y cruel en el dolor de sucumbir; fecunda cuando forja en el misterio de sus entrañas la flor de la tierra, que es el espíritu, y beatifica al abrir su seno para nutrirse con su misma carne, había decretado, aquellos momentos de incertidumbre para un centenar de pueblos arrancados de la coyunda ibérica, que la energía bio-cósmica del super-hombre pasara a ser luminaria milagrosa en el porvenir.

Sófocles y Shakespeare, desde el umbral de la gloria, veían, con ojos de estupor, que la agonía del periclitito héroe de la estirpe sudamericana era singular en las grandes tragedias de la humanidad.

Moribundo en el lecho, quizá pensaba, aureolado su rostro por la ceniza caldeada de un ocaso triunfal, en la última batalla; en la batalla que libraba con la muerte, a quien iba a vencer con la fuerza extraordinaria de su genio y la clarividencia profunda de su pensamiento.

Había creado un mundo, un mundo nuevo: el mundo de la libertad, el mundo del espíritu. Había apagado con sus ideales las tinieblas. Y sobre ese mundo abierto en surco, su alma iba a germinar en una nueva aurora.

Su recia contextura, contextura aliada con el acero de las rocas, con la rojez de las lavas, con la inelencencia de los hielos solitarios, con la exuberancia de los trópicos, con el aullido de los pajonales serranos, se deshacía; flaqueada y mórbida por la garra de una dolencia, no podía obedecer el mandato de la voluntad. Su cuerpo estaba al borde del laboratorio de la muerte. Efímera es la materia; e incapaz de sostener la grandeza del espíritu. Pero aquel día, ese fragmento de tierra que llamamos cuerpo, reverberaba anunciando que de ese caos y de ese dolor iban a nacer el bronceo y el marmol de las estatuas soberbias.

Abandonado en su dolor, avenido en su pobreza, torturada el alma por un cruel desaliento, el mar complaciale con arrullos estentóreos. La sombra mansa de los árboles humedecía la fiebre, arropaba sus miembros flácidos. La naturaleza tiene para el hombre bondados de madre y dulzuras de novia. Ella es ante la indiferencia y el egoísmo humanos, la diestra salvadora o el bálsamo de las resignaciones.



Clavadas las pupilas en el infinito de su alma, esas pupilas que fueron acuas para horadar los escollos, observaban que la maravilla de su obra ya no cabía en la debilidad de su organismo. El corazón deshecho por las grandes pasiones quería eclipsarse; había amado hasta el frenesí; quería dar su último latido en el cataclismo del dolor. Había nutrido a la humanidad con su sangre, con su cuerpo que tenía la vertebración de los Andes.

Comenzaron, entonces, a pasar por el horizonte iluminado de su memoria las escenas inauditas de su vida.

Arrebatado por el vértigo de su numen, busca la soledad del monte Aventino. Entrega, en un momento supremo, el fiasco de la voz, el anhelo de la vida al silencio del Universo que lo contempla. Piensa en el Continente americano que está lejos, muy lejos, al otro lado del hemisferio, inclinada la testa por la vergüenza de la opresión. Su sangre, savia para nutrir mil generaciones, hierva de coraje. Y el juramento de libertar a América vibra como una sinfonía en el éter. La soledad, cayendo de rodillas a las plantas del extranjero audaz, entrecabre sus ojos medrosos y copia en sus retinas la figura prócera; y piensa y cree ver en Bolívar a Moisés revivido, recibiendo en el Sinaí, entre las centellas del heroísmo, las tablas de la libertad.

Había escuchado antes la palabra del Dios que tenía su imperio en la integridad de las conciencias, en el alvedrío de las acciones, en la templeza de los sentidos. Y esa palabra mágica hizo carne en su voluntad. Y esa palabra era el mandato de su dios interior. Y con ella, con su poderío, iba a encender en las vírgenes tierras de la América Hispánica la mañana de las almas libres.

Llega a la patria. Prepara el petardo de la revolución emancipadora. Apóstol y maestro también, inicia la misión del sembrador. Y la semilla de la libertad alumbra las conciencias más rudas e incultas.

Va y viene entre los laberintos y torturas de la sumisión. Su genio se ha apoderado de la locura, de aquella locura que llevó hasta el paroxismo al Soñador de Galicia y a Don Quijote de la Mancha. Perseguida una estrella. La estrella estaba oculta en el lógamo de la esclavitud. Había que desenterrarla. . . . Nunca se vió otro hombre sobre la faz de la tierra dando pasos gigantescos entre las tinieblas y haciendo trizas con la pica invencible de la diestra, las moles absurdas de la inconciencia, con las cuales amurallaba España la soberanía de un pueblo nacido para las conquistas de las libertades.

Va a estallar la primera granada de su palabra reivindicadora; va a desentumescerse con el resplandor de la hoguera revolucionaria los miembros aterrorizados de un pueblo; va a levantar con el vigor de su mano a la Libertad que agoniza oculta en los andrajos del oprobio; mas una fuerza extraña, la fuerza ciega de la naturaleza, despoñaza la ciudad caraqueña. Bolívar, superior a los arrebatos estériles de la tierra, exclama iracundo: "Si la naturaleza se opone, lucharemos contra ella y la someteremos!"

Sólo Bolívar, que llevaba en sus entrañas la voz de un dios, podía preferir semejante imprecación.

Su voluntad forjada en las grandes disciplinas espirituales, quiere ir más arriba de las huellas que dejaran La Condamine y Humboldt en las eternidades nievadas del Chimborazo. Su instinto de condor, gusta templar el cordaje de los nervios en todos los abismos; gusta endurecer los huesos a la sombra de las rocas milenarias; gusta curtir la piel con el mordisco invisible del frío. Hermoso y fiero en las cumbres, sosteniendo con la frente el espacio que parece derrumbarse, invoca al Tiempo. El Tiempo desentrañase del Universo, toma formas humanas y entabla con él el coloquio de los siglos.

Bolívar era el alma de los Andes hecho hombre. De pies en el Chimborazo, es el símbolo de América. Es una prolongación sublime de la na-

turalcoza que desea sentir en sus manos la fragua del sol; que anhela recoger del firmamento el trigo dorado de los luceros para sembrar en las conciencias turbias.

El destino traza la ruta de los hombres. Venga él sembrado de tormentas o cargado de venturas, tiene en el corazón silla pontifical. Bolívar no fue infiel a sus designios. Ni podía oponerse jamás. El también era un destino; el destino de la América Hispánica. Cómo anhelaba que sus pasos se multiplicaran. Pero su vida era tan luenga que hasta la eternidad venía corta.

El espíritu-idea de Bolívar apenas ha dado desde que vió el primer rayo del día, ciento cincuenta pasos, o sea ciento cincuenta años. Las centurias del futuro esperan, ansiosas, quemarse en las llamaradas de su grandeza.

Arcilla amizada en el corazón del Nuevo Continente, no pudo avenirse jamás con la quietud. Si escalaba las abruptas rocas, las planicies de esmeralda reclamaban sus plantas; si su cuerpo se enraizaba en los bosques para descubrir el secreto de las moléculas vegetales, los lagos o los ríos invitábalo a apagar la sed con sus linfas. Su dinamismo vertiginoso pudo anular el descanso. — En el descanso viven las almas tibias e inútiles. — Cuando no estrechó entre sus brazos la esfera palpitante del mundo, su pensamiento llenaba el vacío. Expresó, un día, su enormidad abrumadora, con estas palabras: "Mientras mi derecha estaba en las bocas del Orinoco, la izquierda llegaba hasta las márgenes del Plata. Mil leguas ocupaban mis brazos."

Si la agrimensura intentara medir las distancias vencidas por Bolívar hasta el momento de llegar enfermo y triste a San Pedro Alejandrino, tendría, seguramente, que nacer tres veces. Mas la trayectoria de su pensamiento no podía medirlo sino su Dios.

Su palabra tenía una virtud extraña. Quien le oyó hablar una vez, pudo afirmar que el alma de Bolívar estaba en su interior. Los hombres que le seguían, iban sugestionados. Abrasados por llamas electrónicas. Por eso sus capitanes creíanse aptos para romper las cadenas de cualquier pueblo esclavo. Desde que escucharon su verbo, el pasado quedó sin valor. Alentáales el porvenir. Y el porvenir era la libertad y la libertad florecía en sus corazones como el sol en las cumbres.

Bolívar, síntesis del Universo, era en sus desiciones como un ciclón. El mal ostron de sus pasiones agigantó a la Raza.

Los dos mil quinientos hombres que escalan la cordillera oriental para descender por la occidental, caminan abrumados. Felizmente la mochila de sus ideales pesa menos que el fulgor vespertino. Siguen adelante. Ateridos de frío unos, casi desnudos otros, hambrientos los más, forman un ejército de espectros. ¿A dónde iban esos esqueletos sublimes? A conquistar un laurel más. El laurel fresco de Boyacá. Hazñas tan grandiosas parecen fábulas de gigantes.

El genio que nació para el triunfo, para afrontar con una sonrisa beatífica la crueldad de las adversidades, tiene la virtud del agua que se entrega a la sed de cualquier yermo que, al otro día, con el nuevo rocío, explota en verdura y fragancia.

No obstante su buena estrella Bolívar resistió impertérrito muchas caídas, y caídas de muerte. Pero cada caída lo agigantaba. El español Morillo expresó con estas palabras la magnitud invencible del hórco: "Más temible vencido que vencedor".

Estando en Palivica, más muerto que vivo, sabe que un poderoso ejército avanza amenazador. Angustiaados sus capitanes mormuran sin otra esperanza que la derrota: ¿Qué hacer?... ¡Triunfar!, responde el genio. Y su vaticinio cumpliése. No tardaron los clarines de Junín en anunciar la libertad del Perú.

La voluntad y la fe tienen poderes misteriosos cuando se los vigoriza con el aceite del entusiasmo y el calor de la energía. Bolívar, apóstol y vidente, confiaba en su obra; en el poder de sus ideas. Su optimismo era un perenne incendio en la bruma de los fracasos. Atón de relámpago, no pudo transigir con la indiferencia que es el ocaso de toda energía, ni con la oscuridad que es la huella de la inpotencia.

Boyacá y Carabobo, Bomboná y Pichincha, Junín y Ayacucho, Las Piedras, Rincón e Ipiranga, pedestales graníticos de su genio, están pregonando al mundo la magnificencia de su obra.

Triste y moribundo como se halla en su lecho, sosteniéndose en el último escalón de la vida, estos recuerdos fantásticos tonifican sus últimos momentos, mientras su corazón llama a la puerta de la gloria.

Y cuando se detuvo a pensar en las guerras fratricidas, el dolor, la angustia de cien pueblos, subió hasta su pecho, hasta sus ojos empañados. Dudó, entonces, de su obra y creyó que "había arado en el mar".

Y en la tarde del 17 de Diciembre de 1830, en un día como este, entregaba su último aliento en el seno de cinco naciones creadas por la centella de su espada y la sapiencia de su numen.

\*  
\* \*

La resurrección de Jesucristo es el triunfo del espíritu sobre la materia, de la luz sobre la tiniebla, del relámpago sobre la inconciencia. La arcilla corporal no es sino el amasijo donde toma el alma fulgores perennes. Reducido a cenizas el cuerpo no queda sino el hábito del hombre flotando en lo incognoscible.

Si Jesucristo enseñó a levantarse del sepulcro, a vencer a la muerte, los grandes benefactores de la humanidad, también han resucitado; han dejado el sueño de la fosa efímera.

Bolívar, el Cristo del Nuevo Continente, que murió entre los ladrones del odio y de la envidia, sabía del milagro de las resurrecciones. Y cuando su cuerpo frío como un pedazo de los Andes entregábase a la tumba, su espíritu levantóse radiante como el de Jesucristo al tercer día de su muerte. Y desde entonces, una llamarada nueva ilumina la conciencia de los pueblos americanos.

La carta de Jamaica y el discurso de Angostura son para los hijos de la América India un evangelio de fraternidad.

Martí, el apóstol cubano, dijo, hablando del Libertador: "Bolívar tiene que hacer en América todavía".

Y Fernando González, Rodó, Montalvo, Blanco Fombona y otros varones ilustres también aseguran, como Martí, que la sombra diáfana de Bolívar vaga entre nosotros regando en nuestros pechos sórdidos la sagrada simiente de la concordia....

Escuchemos confiados la sabiduría de su evangelio que dice al mundo: "Unirse o morir".

Y unidos, cómo lo quiere nuestro destino, que es el destino del Libertador Simón Bolívar, venceremos....

ALFREDO MARTINEZ.

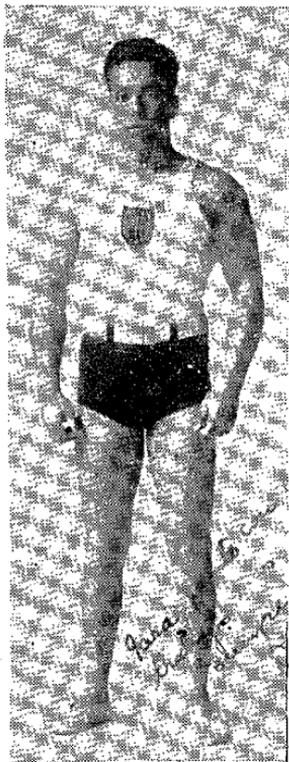
EN LOS CAMPOS AMBATEÑOS

El niño es como una flor. Derrama su perfume en la música de su voz. El niño es como la mañana. Su sonrisa dibuja lumbre en la penumbra de la vida. Desde hay un niño hoy un mundo en retico. El niño que vamos en el gráfico, sueña como el alba, como el lucero en la noche. Rodando de un fragmento de la naturaleza, es la flor más virtuosa de la integridad. Su sonrisa roncamente recuenta los matices invidias en el rostro, en el perfume, en el futuro.



EL EZEQUELITO

# Página Deportiva



GUSTAVO AGUIRRE V.



## SU MAJESTAD, EL MUSCULO

Recortes de prensa panamericana hacen el merecido elogio de **Gustavo Aguirre Valdiviezo**, el mejor "rope climber" de la Preparatoria Politécnica de los Angeles, California, Instituto educacional de rancio abolengo y reconocido prestigio entre los más destacados con que cuentan los países de La Unión, a donde ingresarán mediante el esfuerzo particular y plausible de los suyos, en cumplimiento al programa de educación integral que imparte en centros culturales de mayor perfeccionamiento, y que solo la visión cariñosa e inteligente de sus padres ha podido ofrecer a tan interesante muchacho diez y ocho años cumplidos un ancho campo para el eficaz desarrollo de sus magníficas disposiciones deportivas y sus revolantes ejecutorias de estudiante laborioso y aprovechado.

Efectivamente, en la corta trayectoria de su educación preliminar, la performance de sus triunfos en las diversas competencias atléticas y otras ramificaciones del deporte, acusa un índice nutrido y promotor de éxitos tan definitivos y completos que hanle colocado como uno de los mejores elementos de la Politécnica. El recuento es largo y digno de todo encomio:

en levantamiento de pesos el estudiante latino-americano, Gustavo Aguirre, rompe el record con 327 libras de peso;

en evento de lucha libre, obtiene fácilmente el campeonato del año pasado;

en competencias atléticas departamentales, gana la gran copa de oro, la más grande de su Escuela, trofeo este último que acaba por consagrarse como uno de los mejores;

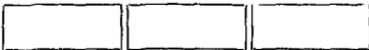
en competencias contra los representantes Olímpicos de la Universidad del sur de California, alcanza un destacadísimo lugar y su actuación es lucida y triunfadora;

al competir con los gimnastas de los Angeles, obtiene el segundo lugar y el primero contra los del Colegio Compton; se clasifica como el más potente escalador del calabrote, con el magnífico tiempo de 6:2 segundos;

y por último ingresa *honoris causa*, exonerado de toda cuota al famoso "LOS ANGELES ATHLETIC CLUB" para ser consocio, en tan distinguida asociación, nada menos que de Charles Chaplin, Antonio Moreno y Ramón Novarro, figurando en la actualidad como uno de los mejores prospectos de su Club.

Sin conceder una supremacía a las disciplinas físicas por sobre las del espíritu, que nos ofrecen nobles y subyugadores campos de estudio y de meditación, no vamos por esto, a desdénar a aquellas y si cultores de la idea, nuestro entusiasmo se enforvortiza cuando así vemos que en ajenos lares muchachos de la misma panja racial—origen latino quijotezamente grande y acometedor—vigorizan el músculo, su majestad, el músculo y rompiendo ancestrales prejuicios devueltida puslanimidad y apocamiento que atribuyen a la raza, pasan ampliamente por sobre la viril y esforzada contesura del anglosajón, tradicionalmente fuerte y vigoroso.

Que la gallarda y gentil mozellada ceuatoriana, como Gustavo Aguirre V. cuyos fotos de sus prácticas deportivas aparecen en esta página, el simpático don Gus de la Politécnica de los Angeles, en legión de triunfadores, como exponentes de una raza joven que se renueva y vitaliza con glóbulos de sangre roja en las venas, fuerza en el músculo y íe en el corazón, salgan a fuera y vayan a países de acabada y perfecta organización, para que así como el sporman Aguirre honren al suyo, si por pequeño y débil, mucho más querido y respetado.







Eustorgio Salgado, Vocal; señor don Carlos Freile Larrea, Vocal; señor don Otto Kunz, Instalador de la Casa; señor doctor don Pablo Arturo Suárez, Vocal; señor Ernesto Schneider, mecánico de la Casa. De pie; señor Carlos Viteri C., Habilitado; señor doctor don Augusto Egas, Director; señor don Miguel Ángel Alvarez, Vocal; señor doctor don José Alejandro Calisto Ch., Secretario; señor doc-

Grupo de los señores Miembros de la Junta Central de Asistencia Pública y empleados de la Casa Schaefer de Berna al recibir en diciembre de 1931 la instalación efectuada por dicha Casa en el Hospital "Eugenio Espejo".—De derecha a izquierda, sentados: señor doctor don

tor don Abelardo Montalvo, Personero Judicial; señor don J. Leonardo Poue, Tesorero; y señor doctor Ernesto Griesbach, (de la firma Rubbel & Cia.), representante de la Casa Schaefer. En el personal de la Junta, falta el señor Vocal, don Manuel Mena y Caamaño.

# **LA HERMANDAD**

---

# **FERROVIARIA Y**

---

## **sus fines altamente**

---

## **humanitarios**

---

La pluma se desenvuelve con facilidad y sencillez cuando se aborda un tema generoso y noble. La acción social que tiende a la protección mutua, a la ayuda en un organismo colectivo que cuenta con más de setecientos socios; mereco y debo merecer una voz de aliento público para sus dirigentes que, a pesar de las ráfagas de envidia y del torbellino de emulaciones sin cuento, siguen sin vacilar y sin caerse repartiendo el bien y abrazados de la luz de la esperanza que ilumina la senda del bienestar común.

La Hermandad Ferroviaria, cuya existencia se debe a la iniciativa y clarividencia de dos almas jóvenes y robustas, de los señores Alejandro Campaña y Luis V. Salvador, se plasmó en la más hermosa de las realidades al conjuero de seis o siete voluntades de acero por su complejidad robusta; entre ellas, se distinguió la de su Presidente, señor don Manuel Jarrín G., espíritu dotado de energías, de clara visión en lo porvenir y de actividades fundidas en el crisol de la constancia y la honradez.

Los empleados del Ferrocarril del Sur han estado divididos siempre, como lo están ahora -- aunque en menor proporción, -- entre elemento extranjero y nacional. Los del primer grupo, habituados a la protección mutua, se hallaban totalmente amparados, sin que dejen de estarlo en la actualidad, por los jefes extranjeros; mientras que los nacionales, por su mismo espíritu de aislamiento, no contaban antes con los beneficios de un cooperativismo racional y humanitario. La culpa no ha sido de nadie, sino de la característica del ambiente y de los egoísmos raciales que nos impelen a estorbarnos entre nosotros, en el seno de la misma familia, y a dejar el paso libre a los de afuera, en quienes solemos ver, en el colmo de nuestra chapetonería, la maravilla de la creación hecha carne en esos hombres!

El 15 de noviembre de 1922 tuvo su origen funesto en Durán: un obrero nacional del Ferrocarril fue desatendido por los personeros de la Compañía en un accidente fatal. Los compañeros se indignaron ante tan inaudito menosprecio y se declaró la huelga ferroviaria. Los universitarios de Guayaquil, azuzados por políticos menguados, hicieron política de un asunto enteramente social, de reivindicación obrera; y la tragedia, que tuvo un origen humanitario, culminó en hocatombe de logreros!

Al año siguiente, en 1923, se constituyó la Hermandad Ferroviaria, que vino a llenar un clamoroso vacío y que hoy vela tesonera y por el bienestar de sus setecientos cuarenta socios.

Anteriormente a esta fecha, los obreros transeuntes del Ferrocarril dormían como perros en las estaciones de tránsito, una vez que su escaso salario no les permitía alojarse ni en un hotel ni en una miserable posada; y los obreros residenciales, ya por falta de distracciones honestas, ya por carencia de acción social, se dedicaban a los juegos de azar y a ingerir aguardiente que los embrutecía y les robaba miserablemente el pan de sus respectivos hogares, hasta convertirlos en entes despreciables o en parias esclavos del vicio.

La Hermandad Ferroviaria instaló inmediatamente seis casas de alojamiento para obreros transeuntes, colocadas en Durán, Bucay, Huirra, Riobamba, Ambato y Quito. Son Hoteles de primer orden, a los cuales llegan los obreros libremente y donde disfrutan de todo género de comodidades.

En estos centros se han instalado buenas Bibliotecas, aparatos de Radio, clubes de recreo y, en general, toda clase de juegos sanos no prohibidos por la ley; de suerte que tanto los obreros residenciales como los transeuntes acuden a las casas de alojamiento y se pasan largas horas estudiando, dando vigor a la materia o entretenidos en juegos honestos. Así, pues, día a día se aleja la posibilidad de que cunda la degeneración entre el personal de la Compañía del Ferrocarril del Sur; y, más bien, se forman hombres honrados y cultos, llenos de amor propio al amparo de la Hermandad Ferroviaria, que lleva en sus entrañas toda la fuerza del bien común, o sea, de un cooperativismo en verdad altruista.

Aquello que los Gobiernos de la Nación no lo han intentado hasta hoy, con gravísimo perjuicio para los servidores del Estado, son hechos prácticos en el hogar de la Hermandad Ferroviaria, como es la implantación del espíritu de ahorro social. Cada miembro de ella deja mensualmente una cuota forzosa de ahorro, que aumenta día a día los fondos de reserva individuales y que, al propio tiempo, les sirve a los obreros como un incentivo para los préstamos que les hace la sección bancaria de la Hermandad. De suerte que esos obreros están más adelantados en este punto, gracias a las directivas de la Hermandad Ferroviaria, que los empleados fiscales con mejor y mayor educación.

En la Sección Comercial, los empleados y obreros adquieren mercaderías a seis meses plazo y al precio de venta al público al contado.

Los préstamos en mercaderías asciende a \$f. 400,000 y en efectivo a \$f. 1'500,000.

Para adquisición de pequeñas propiedades a muchos empleados y obreros, se les ha proporcionado más de doscientos cincuenta mil sucros.

La Cooperativa adquirió en ciento cincuenta y nueve mil sucros los terrenos del Jockey Club, incluso gastos de planos para una ciudadela, trazos, etc., con el fin de construir un grupo de casas para darles en venta, a precio de costo, a los obreros del Ferrocarril del Sur; pero los desastres del Chanchán, en cuya catástrofe murieron once obreros con pensiones y pólizas, obligaron a la Hermandad Ferroviaria a un desembolso de setenta mil sucros que, si bien no eran para entregarse al contado, en cambio la obligación era sagrada, y más la crisis que se acentuó después de una ora artificial, de una vida fantástica de la Dictadura del doctor Ayora, hicieron que se suspendiese por el momento la fundación de la ciudadela para obreros. Tiene, pues, la Hermandad cincuenta mil metros cuadrados de terreno que representa un valor muchísimo mayor que su inversión; y cuando pase esta rífaga de incertidumbre y de devaluación del suero, ya se pensará en la construcción de dichas casas. Hasta tanto, el capital tierra sigue produciendo intereses superiores a cualquiera otra especulación.

---

Los miembros de la Hermandad Ferroviaria, según se ha traslucido al público, se hallan contentos y felices con los atinados rumbos que han dado a ella sus Directores, particularmente su Presidente, señor Jarrín; y sólo hablarán mal sus gratuitos enemigos o los que, por causales motivadas, han sido colocados al margen de ella.

Y cómo no aplaudir la organización modelo de la Hermandad Ferroviaria, si su acción benéfica y altruista se extiende hasta después de muertos sus socios, a favor de sus descendientes? Pues cuando muere un socio, o en caso de separación voluntaria o disciplinaria, los deudos en aquel caso disponen de un cincuenta por ciento del sueldo por el cincuenta por ciento del tiempo del servicio; y en el último caso se les entrega una cantidad proporcional al sueldo y al tiempo de servicio, que crea el amor propio para no entregarse ni a la vagancia ni al pordioserismo hasta encontrar nueva ocupación.

Tal es, a grandes rasgos, la fisonomía moral de la Hermandad Ferroviaria, que puede ser combatida únicamente por la incomprensión, la envidia o por el espíritu de destrucción que caracteriza a ciertos periodistas que, en vez de estimular a quienes hacen el bien en grande escala, toman cualquier chismo de plazuela y se lanzan contra reputaciones bien hechas y mejor mantenidas.

Pero, en este caso, como lo dijo "El Día" en una de sus últimas ediciones, es plausible la actitud del señor Manuel Jarrín; quien acaba de invitar al señor Ministro de Previsión Social, para que, en compañía del periódico quejoso, haga una revisión completa de todos los actos y de todas las cuentas de la Hermandad Ferroviaria.

Nosotros, que no pertenecemos al Partido Socialista, precisamente por sus inconsecuencias e incomprensiones; le damos nuestra modesta voz de aliento a la Hermandad Ferroviaria, porque estamos convencidos de sus obras benéficas a favor de los empleados y obreros del Ferrocarril del Sur; y, en cuanto a su Presidente y a sus dirigentes, deben estar tranquilos, que ya pasará este alud político que pretende arruinar con los buenos servidores de la Compañía. Ya pasará!...

(LA CRISIS, Nº 53).

---

FIGURAS CONOCIDAS



con las mismas mañas y los  
mismos temas.....

## EL AMOR AL DUCE

JUNIO, 13.

De un telegrama de Roma acerca de Sbardoletto, el pobre a quien le encontraron dos bombas y un revólver:

"Hoy, diez de junio, el terrorista Angel Sbardoletto fué puesto a disposición del "Tribunal Especial para la defensa del Estado".

Este Tribunal Especial es el que juzga y condona a todo el que pertenezca a otro partido que no sea el *fascismo*; está prohibido todo partido político. Las penas son presidio de por vida y destierro a unas islas sobrias. Los *culpables* desaparecen y nadie sabe más de ellos. Continúa así el telegrama:

"El Procurador General ha iniciado inmediatamente los actos instructorios. El Sbardoletto fué llevado esta mañana a las cárceles de Regina Coeli. Pocos instantes después de su salida de la Questura, las puertas de Regina Coeli se cerraron a las espaldas de Sbardoletto. El criminal fué encerrado en una celda del tercer brazo del edificio, reservado, como se sabe, a los delinquentes que merecen especial vigilancia.

"La Revolución fascista tiene el deber y el derecho de defenderse y de acabar con toda tentativa, promovida en cualquier parte, dirigida contra sus hombres y sus institutos. Basado en sentimientos de paz social y de trabajo tranquilo, el estado fascista responde, sin embargo, a la violencia con la fuerza inexorable. Ninguna piedad y ninguna atenuante pueden ser admitidas para los criminales que se atreven a dirigir sus manos sacrílegas contra el Jefe del Gobierno y contra el Régimen, en el cual se resumen hoy, más que nunca, los nuevos éxitos de la Nación entera con su fuerza de renacimiento espiritual. *El crimen político será, por lo tanto, duramente aplastado*".

*Schiacciare* es aplastar, dar forma plana a lo que no la tenía.

El telegrama ese viene de Roma para toda la prensa, redactado por el *Capo del Ufficio Stampa del Capo del Governo*, un tal Polverelli. Esa oficina controla la Prensa; todas las noticias son redactadas allá.

De suerte que el pobre Sbardoletto, por hallarle dos bombas, lo van a *schiacciare*, seguramente, pues no hay tribunales; ya lo dijo Polverelli, lo aplastarán.

Por ejemplo, el 11 de junio publicaron todos los periódicos la noticia de la reunión del Gran Consejo Fascista, redactada en Roma, y termina así:

El capo del Gobierno chiude i lavori del Consiglio pronunciando le seguenti parole: "Camerati, también en esta sesión hemos hecho buen trabajo; estoy contento; se levanta la sesión".

"Una calurosa ovación saluda al Duce mientras deja el aula del Consejo".

Tales son todas las noticias, íntegramente redactadas en el despacho de Mussolini por el famoso Gaetano Polverelli.

Lee y creerás que se trata de un hombre muy amado:

"Cincuenta mil personas actúan delirantes al Duce, renovándole el juramento de fidelidad y devoción.—Roma, 7 de junio de 1932.—El alma de Roma ha vibrado aún otra vez en torno al Duce, con ese ímpetu ardiente y arrollador que nuestro pueblo sabe encontrar en los instantes de más viva pasión, como si sintiese afluír a sí la onda múltiple de sentimientos y de fe que a la Urbe, corazón secular de Italia, va de toda región y de toda tierra nuestra, a llevar, con el eco concorde y profundo de la vida nacional, el palpitir y la voz de toda la gente itálica ... (?)"

Esó no tiene sentido: no dice nada. En italiano es como un juego de sonidos. Tal es el estilo; hace once años que los Polvorelli publican tales cosas en miles de diarios.

Dos son los ejes de la dictadura italiana: la Prensa y la niñez; periódicos, libros y maestros. Jamós, ninguna tiranía anterior organizó la Prensa de tal modo que es un instrumento terrible. "La Oficina del Jefe de la Prensa del Jefe del Gobierno" es la redactora de todo el periodismo y casas editoriales. Las noticias de la vida diaria están controladas; no se puede contar de los suicidios, robos y otros crímenes. Los periodistas pertenecen a las milicias fascistas: son agentes de confianza del Gobierno.

Respecto de la educación, el niño es del Estado, y balilla desde los cuatro años. Lo esencial es hacer del niño un fascista, un militar, un hombre creyente en que Italia vale más que el resto del mundo, debido a Mussolini. Este quiere levantar generaciones bajo la sugestión de sus propósitos de combate.

Que su pensamiento íntimo es la guerra, aparece evidente por el hecho de que impide la emigración. Ningún otro sentido puede tener el voto a la salida de una población excesiva y fecunda.

El periodismo hace hoy lo que desea; no hay europeo que no lea un diario todas las mañanas; su vida sentimental, sus opiniones, su ambiente todo emotivo para la vida de relación, lo forma el periódico que lo lee.

El periódico y el cinematógrafo son hoy instrumentos decisivos para crear el movimiento, la pasión, la gloria, lo que se desea. En los países aun democráticos, el periodismo, el cine y la radio son dirigidos por la industria. Los editores crean por medio de ellos la gloria literaria o científica: las fábricas de armas hunden el pacifismo, etc., etc.

En Italia, el Estado, o sea Mussolini, tiene en sus manos las riendas de la Prensa, el cinematógrafo y la radiofonía. Por medio de la organización del sistema corporativo de las industrias, haciendo a las corporaciones órganos del partido, las colocó bajo su control.

Un elemento que se le escapaba era el clero. Lo compró; le dió dinero; se constituyó en su protector y ahora el Papa es su gran aliado.

¿Triunfará entonces? Tiene todo en sus manos, pero no tiene un fin noble y sus métodos son envilecedores. ¿Qué se propone? No lo dice; se limita a repetir que la grandeza de Italia. No triunfará, porque el alma humana no puede ser violentada; ella no se mueve y crece sino por la instigación de la belleza.

Sólo hay una dictadura que triunfará: La que ejercen las almas grandes. Aun al ser más perverso no crecerá un ápice por medio de la violencia. Azotando a un esclavo, cada día será más esclavo. La virtud no se impone. Un pueblo debe preferir el desaparecimiento a la tiranía. Por eso, la ley moral nos manda asesinar a los tiranos.

Mussolini causará en Europa un cataclismo; el mediterráneo estará rojo de sangre.

¡Que terrible la vida de los hombres de pensamiento libre en Italia! Diariamente publican una lista de diez o doce condenados a diez años de confinamiento en *las islas*, por el delito de pertenecer a partidos *disueltos*.

Oigamos a Mussolini, que acaba de escribir unos párrafos para definir una enciclopedia el *fascismo*:

"El Fascismo es una concepción histórica en la cual el hombre no es lo que es (?) sino en función del proceso espiritual al cual concurre en el grupo familiar o social, en la nación o en la historia, al cual todas las naciones concurren".

Esto es jerigonza alemana, pues fué carnicero socialista desterrado en Alemania y Suiza, y allí leyó filósofos alemanes; forjó una mezcla de

Marx y de Nietzsche. En católico significa: El individuo no importa; el Estado es todo. El individuo es trabajador del Estado, útil solamente en cuanto es provechoso para él.

Esta es la tiranía más negra y no se explica uno cómo la Iglesia apoya a este hombre. "Dios creó al hombre para conocerlo, amarlo y servirlo". Fue el hombre a quien creó Dios, y todas las otras cosas las dió para que cumpliera su fin de *conocerlo y amarlo*.

Continúa Mussolini: "El individuo fuera de la historia es nada".

"*Ne individui fuori dello Stato, ne gruppi (partiti politici, associazione, sindacati, classi).*"

El último párrafo nos explica por qué no hay libertad de Prensa, ni de asociación, ni de palabra, ni de trabajo. El ciudadano es del Estado y el Estado es Benito Mussolini.

Ya nos explicamos el "Tribunal Especial para la defensa del Estado", las relaciones Polverelli para los diarios y el *volver platos* a los que piensan en atentar contra el Duce.

Siempre han existido tiranos, pero los daba vergüenza y sostenían que había libertad. Mientras que Mussolini es desvergonzado y dice que la tiranía es la justicia.

El hombre tiene el cuello grueso y la mandíbula inferior prognata; los labios prognatas. Calvo, robusto, de mediana estatura y hace ojos para asustar. Está convencido de que se parece a Napoleón, pero se parece más al Coronel Mendoza, el hermano de Mendocita, de Medellín.

Este carón es impulsivo. Sufrió mucho en la niñez porque su padre era un herrero que lo maltrataba y su madre una maestra de escuela elemental, enervada. El herrero era anarquista y, después, Benito fue carnicero y fué desterrado por mala conducta. En Suiza sufrió hambres y desprecios de los socialistas franceses y de otras naciones. Pretendió suicidarse, arrojándose a una charca cerca de Ginebra.

Es un carón impulsivo. El General Juan Vicente Gómez es de gran poder de acción, pues ha dominado a un pueblo de leones, pero se distingue por su facultad de control. Hay dos voluntades: La impulsiva y la frenadora, o sea, autodominio. En ambas es genial Gómez. Mussolini es el hombre fiero, es el *dramu del carón* en Europa, incapaz de dominarse.

Debe su triunfo a que en 1918 se necesitó un impulsivo que matara comunistas, un asesino de asesinos. El pueblo italiano es *grande* para los instantes en que hay que matar por las calles, al son de la música y con camisas negras. Se le ocurrió irritar a Garibaldi en la camisa; los comunistas no tenían. De ahí el triunfo del hombre de los ojos abiertos.....

(De "El Hermafrodita dormido").

FERNANDO GONZALEZ.



BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933.

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos: Acciones H. F. ....	S/. 50,000,00	Sueldos no Reclamados em- pleados H. F. ....	S/. 257,10
Cooperativa de Consumos: Fondo de Previsión .....		Sueldos no Reclamados De- partamento Médico .....	2,301,35
Cooperativa de Consumos: Depósitos Cuenta Corriente	78,394,77	Pensiones no Reclamadas: Pensiones Incapacidad no Reclamadas .....	
Banco Central del Ecuador: Accioneros Clase (B) .....	1,000,00	Cuenta Suspensa H. F. ....	81,07
Departamento Médico: Medicinas Hospital Alfaro	1,842,53	Correcciones Crédito Diversos Deudores & Acre- dores .....	7,047,27
Departamento Médico: Medicinas Hospital Huigra	1,860,23	Departamento Médico: Cuenta Suspensa "RU" .....	
Diversos Deudores & Acre- dores .....		Departamento Médico: Cuenta Suspensa "FA" .....	
Propiedades Eloy Alfaro .....	8,299,22	Departamento Médico: Medicinas Hospital "FA" .....	
Propiedades Huigra .....	11,433,99	Pérdidas & Ganancias 1932	142,557,723
Correcciones Débito .....		Pérdidas & Ganancias en 1933	5,649,437
Pensiones Incapacidad no Reclamadas .....	30,00		
Cuenta Ladros: Comités Au- xiliares .....	4,554,25		
Cuenta Insignias H. F. ....	472,00		
Caja efectivo para Enero de 1934 .....	4,90		
<b>BALANCE .....</b>	<b>S/. 157,893,95</b>	<b>BALANCE .....</b>	<b>S/. 157,893,95</b>

CUENTA DE OPERACION DEL MES DE DICIEMBRE DE 1933

CUENTAS	Diciembre	Noviembre	Diciembre	Año 1933	Año 1932
	1933	1933	1932	Acumulado 12 meses	Acumulado 12 meses
<b>ENTRADAS:</b>					
Cuotas Mensuales .....	\$ 1,205,60	\$ 1,215,97	\$ 1,225,00	\$ 14,437,83	\$ 14,046,25
Cuotas de Ingreso .....	17,40	47,00	35,00	575,00	444,00
Subvención "G. & Q.", por Derechos H. F. ....	5,886,37	6,586,58	4,907,16	61,302,37	49,259,40
Cuota "G. & Q.", para De- partamento Médico .....	7,500,00	7,500,00	7,000,00	90,000,00	84,000,00
Misceláneas .....				1,496,02	2,772,82
Mortuorias - Cuotas .....	1,341,75	969,15	992,00	11,184,64	8,726,80
Premios & Comisiones .....				652,24	537,86
Intereses & Descuentos .....				4,013,50	2,843,90
Contribución Pro Damño en 1933 "O" .....					
<b>TOTAL DE ENTRADAS .....</b>	<b>\$ 15,951,12</b>	<b>\$ 16,318,70</b>	<b>\$ 12,175,16</b>	<b>\$ 186,632,59</b>	<b>\$ 162,631,03</b>

## CUENTA DE OPERACION DEL MES DE DICIEMBRE DE 1933

(CONTINUACION)

CUENTAS	Diciembre 1933	Noviembre 1933	Diciembre 1932	Año 1933 Acumulado 12 meses	Año 1932 Acumulado 12 meses
<b>GASTOS:</b>					
Separación de Empleados..	\$ 1.240.00	\$ 72.00	\$ 1.855.70	\$ 6.347.30	\$ 22.943.60
Suspensión de Empleados..					84.80
Funerales.....		400.00		1.574.00	1.038.80
Auxilios.....					141.00
Roles de Pago de Empleados H. F.	1.745.65	1.205.00	1.735.00	14.569.20	14.250.00
Roles de Pago Pensiones a Herederos.....	1.605.91	1.638.91	1.174.015	21.137.67	16.319.41
Roles de Pago Becas H. F.	78.00	78.00	78.00	936.00	858.00
Roles de Pago Pensiones a Incapacitados de Trabajo.....	30.00	30.00	72.10	533.00	1.441.80
Gastos Generales.....	42.70	44.70	64.75	1.035.05	964.55
Impuestos & Contribuciones				7.20	
Voluntades Mias. Pagadas 1933		1.418.00	848.00	12.249.40	5.515.00
<b>TOTAL VARIAS CUENTAS.....</b>	<b>\$ 4.742.25</b>	<b>\$ 4.886.61</b>	<b>\$ 4.131.565</b>	<b>\$ 58.015.82</b>	<b>\$ 62.490.96</b>
Casas de Alojamiento Chim-bucallo.....	\$ 254.77	\$ 168.12	\$ 159.30	\$ 2.274.24	\$ 2.365.70
Casas de Alojamiento Ambato.....	138.40	154.15	148.55	1.727.55	1.826.40
Casas de Alojamiento Riobamba.....	205.41	210.20	234.90	2.865.15	2.420.53
Casas de Alojamiento Guanoa.....					
Casas de Alojamiento Huigra.....					
Casas de Alojamiento Bucay.....	118.00	118.00	55.00	1.681.23	533.65
Casas de Alojamiento Eloy Alfaro.....	60.00	60.00	60.00	949.21	806.05
<b>TOTAL CASAS DE ALOJAMIENTO H. F.....</b>	<b>\$ 778.58</b>	<b>\$ 710.47</b>	<b>\$ 657.75</b>	<b>\$ 9.497.38</b>	<b>\$ 8,042.33</b>
Comités Auxiliares de: Quito	\$ 15.00	135.00	\$ 75.00	\$ 2,458.20	\$ 946.00
"    "    "    Ambato.....	15.00	30.00	19.45	810.00	284.45
"    "    "    Riobamba.....	15.00	15.00	15.00	105.50	875.00
"    "    "    Huigra.....	30.00	15.00	15.00	193.00	180.00
"    "    "    Bucay.....	15.00	182.00	95.00	831.40	713.00
"    "    "    Eloy Alfaro.....	40.00	40.00	30.00	678.48	388.00
<b>TOTAL C. AUXILARES. H. F.....</b>	<b>\$ 130.00</b>	<b>\$ 417.00</b>	<b>\$ 249.45</b>	<b>\$ 5,168.58</b>	<b>\$ 3,386.45</b>
Dpto. Mdco.: Auxiliar. Quito	\$ 548.40	570.45	\$ 348.05	\$ 6,206.30	\$ 5,206.25
"    "    "    Abto.....	553.33	274.20	265.96	4,333.25	3,923.94
"    "    "    Rbba.....	202.40	190.00	193.20	2,734.85	2,727.01
"    "    "    Huigra.....	6,233.83	6,030.42	5,849.338	63,084.465	58,568.207
"    "    "    Bucay.....	309.69	368.53	392.20	4,248.87	3,717.29
"    "    "    E. Alfaro.....	2,781.80	1,539.50	1,717.85	16,808.91	14,685.77
"    "    "    Clínicas Extrañas.....	504.00	285.00	292.50	7,194.70	4,326.30
<b>TOTAL DPTO. MEDICO.....</b>	<b>\$ 11,133.51</b>	<b>\$ 9,270.10</b>	<b>\$ 9,060.048</b>	<b>\$ 107,701.373</b>	<b>\$ 93,134.827</b>
<b>GRAN TOTAL GASTOS.....</b>	<b>\$ 16,784.85</b>	<b>\$ 15,284.78</b>	<b>\$ 14,098.813</b>	<b>\$ 180,983.153</b>	<b>\$ 167,063.597</b>
<b>ENTRADAS NETAS.....</b>	<b>\$ 833.23</b>	<b>\$ 1,034.52</b>	<b>\$ 1,923.653</b>	<b>\$ 5,049.437</b>	<b>\$ 4,432.537</b>

## BALANCE GENERAL DE PERDIDAS Y GANANCIAS DE 1933.

ACTIVO:		PASIVO:	
Cooperativa de Consumos: Accioneros H. F. ....	S/. 50.000,00	Sueldos no Reclamados em- pleados H. F. ....	S/. 257,10
Cooperativa de Consumos: Depósitos Cuenta Corriente Banco Central del Ecuador: Accioneros Clase (B) .....	78.394,77	Sueldos no Reclamados De- partamento Médico. ....	2.301,35
Acciones Clase (B) .....	1.000,00	Pensiones no Reclamadas: Pensiones Incapacidad no Reclamadas .....	
Departamento Médico: Medicinas Hospital Alfaro	1.455,83	Cuenta Suspensa H. F. ....	
Departamento Médico: Medicinas Hospital Huigra	4.108,96	Correcciones Crédito: Diversos Deudores & Acre- dores .....	7.047,27
Diversos Deudores & Acre- dores .....		Departamento Médico: Cuenta Suspensa "RIP" .....	2.248,73
Propiedades Eloy Alfaro .....	8.239,22	Departamento Médico: Cuenta Suspensa "FA" .....	
Propiedades Huigra	11.433,99	Departamento Médico: Medicinas Hospital "FA" Pérdidas & Ganancias 1932 Pérdidas & Ganancias en 1933	148.288,23
Correcciones Débito .....			
Pensiones Incapacidad no Reclamadas .....	30,00		
Cuenta Radios; Comités Au- xiliares .....	4.656,25		
Cuenta Insignias H. F. ....	472,00		
Departamento Médico: Cuenta Suspensa "FA" .....	386,70		
Caja: efectivo para Enero de 1934 .....	4,96		
<b>BALANCE .....</b>	<b>S/. 160.142,68</b>	<b>BALANCE .....</b>	<b>S/. 160.142,68</b>

DEPARTAMENTO MEDICO

Enero 12 de 1934.

Señor Don M. A. Navarro,  
Presidente de The G. & Q. Ry. Co.,  
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. Jarrín G. Presidente de la H. F. -Quito.—Muy señor mío:—Comunico a Ud. que en el mes de Diciembre del año pasado se ha registrado el siguiente movimiento en el Departamento Médico de mi cargo:

**HOSPITAL DE HUIGRA:** Enfermos 68, Consultas 722, Operaciones 9, Extracciones dentales 24, Exámenes laboratorio 0 y Defunciones 0.

**DISPENSARIO DE HUIGRA:** Enfermos 151 y Consultas 627.

**AUXILIAR DE ELOY ALFARO:** Sección Durán: Enfermos 206, Consultas 1631. Sección Guayaquil: Enfermos 15, Consultas 81. Defunciones 0.

**AUXILIAR DE BUCAY:** Enfermos 96, Consultas 585.

**AUXILIAR DE RIOBAMBA:** Enfermos 37, Consultas 86.

**AUXILIAR DE AMBATO:** Enfermos 27, Consultas 92.

**AUXILIAR DE QUITO:** Enfermos 42, Consultas 219.

Atento y S. S., (f.) Dr. Luis E. Alcívar.—Cirujano en Jefe.  
De Ud. muy atento y S. S.,

**M. A. JARRIN G.**  
Presidente

COMUNICACIONES IMPORTANTES

Enero 26 de 1934.

Señor don

José Rafael Bastanante,  
Ministro de Gobierno y Previsión Social.  
Ciudad.

Señor Ministro:

En el diario "La Tierra", que se edita en esta ciudad, y en el número que corresponde a la fecha de hoy, se ha publicado un extenso artículo editorial que contiene múltiples apreciaciones, encaminadas todas ellas a demostrar, según el editorialista, que la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, con cuya Presidencia me honro, tiene en la actualidad una administración no sólo deficiente, sino, más aún, incorrecte y atentatoria contra los intereses de los asociados que son, en su totalidad, empleados y obreros de "The Guayaquil and Quito Railway Company".

No es mi intento, en esta ocasión, tratar de desvanecer los cargos que se le imputan a la Hermandad Ferroviaria, valiéndome para ello de una polémica periodística, siempre propensa al escándalo y expuesta, por lo mismo a que una cuestión apreciada desde varios puntos de vista se preste a un sin número de interpretaciones, casi todas sin la base fundamental de la verdad.

Por manera que, para evitar suspicacias y cualesquiera antojadizas suposiciones acerca de este punto que considero de vital importancia para esta Institución sindical que, en concepto de quienes la conocen a fondo, se la puede considerar como un modelo en su género, no encuentro camino mejor que el de dirigirme a usted, señor Ministro, como Jefe del Departamento de Previsión Social, para que, a la brevedad posible, si así lo estima conveniente, se sirva designar una comisión de personas que, en siendo delegadas por usted, han de reunir las condiciones de honorabilidad, corrección e insospechable imparcialidad, tome sobre sí el trabajo de fiscalizar uno a uno todos los actos y procedimientos de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, con vista de los libros, documentos, comprobantes, etc., etc., que he de poner a sus órdenes, sin restricción de ninguna clase y con el propósito de que el informe que emita pueda tener los caracteres de definitivo, a la vez que de ampliamente documentado. Sólo así, señor Ministro, se podrá establecer un criterio de verdad, para acallar comentarios que, sin duda alguna, pueden empañar por lo menos la reputación de que se ufana la Hermandad Ferroviaria.

En espera de que el señor Ministro se dignará atender favorablemente a esta solicitud, me es grato suscribirme como su

atento y S. S.

M. A. JARRIN G.,  
Presidente.

Enero 26 de 1934.

Señor Director de

"La Tierra".

Ciudad.

Señor Director:

Con vista del artículo editorial publicado en la edición de hoy, del diario de su dirección, me he dirigido al señor Ministro de Previsión Social, mediante la solicitud que en copia me permito acompañar a la presente, para la debida información de usted.

Como no dudo que el señor Ministro de Previsión Social accederá a lo solicitado, me es, a la vez, muy grato invitar a usted, señor Director, para que, en asocio de la comisión que designe el Departamento de Previsión Social, concorra a la Fiscalización que se hará en la Hermandad Ferroviaria.

En caso de que las ocupaciones de usted no le permitan concurrir en persona, el suscrito quedaría sumamente reconocido si se digna delegar a cualquiera de los señores redactores de "La Tierra", para que forme parte de la comisión investigadora.

Con esta oportunidad soy de usted atto. y S. S.

M. A. JARRIN G.,  
Presidente.

REPÚBLICA DEL ECUADOR.—MINISTERIO DE PREVISION SOCIAL

Nº 88.

SECCION DE  
PREVISION SOCIAL Y TRABAJO.

Asunto: Fiscalización de los actos de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador.

Quito, a 1º de Febrero de 1934.

Señor Presidente de la

Hermandad Ferroviaria del Ecuador.

Presente.

En este Departamento se ha recibido la atenta comunicación de usted, fechada el 26 de Enero último, que trata de la fiscalización de los actos de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador.

En respuesta, manifiesto a usted que, con vista de su referida comunicación, este Ministerio ha pedido el concurso de la Contraloría General de la Nación para que "tome sobre sí el trabajo de fiscalización, examinando uno a uno todos los actos y procedimientos de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador, con vista de los libros, documentos, comprobantes, etc., que ha de poner usted a las órdenes de los comisionados, sin restricción de ninguna clase" a fin de comprobar si la Hermandad a cumplido con los Estatutos aprobados por el Ejecutivo.

La Comisión Fiscalizadora está integrada por el señor Sub-contralor General de la Nación, doctor Nicanor Correa y por el señor don Alejandro Peñahorra G., Director de Estadística, en representación de este Ministerio.

Honor y Patria,

(f.) **JOSE RAFAEL BUSTAMANTE,**  
Ministro de Previsión Social y Trabajo.

---

HERMANDAD FERROVIARIA DEL ECUADOR

Quito, Febrero 2 de 1934.

Señor don

José Rafael Bustamante,

Ministro de Previsión Social y Trabajo.

En su despacho.

Señor Ministro:

En mi poder el muy atento oficio de usted, de fecha 1<sup>o</sup> de los corrientes, signado con el N<sup>o</sup> 88, que se refiere al nombramiento de los señores doctor Nicanor Correa, Sub-Contralor General de la Nación y don Alejandro Peñaherrera G., Director de Estadística, en representación de ese Ministerio, quienes integrarán la comisión que va a fiscalizar los actos y procedimientos de la Hermandad Ferroviaria del Ecuador.

Los señores fiscalizadores podrán cumplir su cometido en cualquier momento.

Me es grato, señor Ministro, con esta oportunidad, ratificar mi oficio anterior de fecha 26 de enero próximo pasado y reiterar a usted mis altas consideraciones por la atención que ha merecido de parte de usted mi solicitud de fiscalización.

De usted muy atentamente,

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

## ELECCIONES DE DIRECTORIOS DE LOS COMITES AUXILIARES

Quito, Enero 5 de 1934.

Señor Director del Comité Auxiliar,  
G. D. C. Ril. B.J. y P.A.

Muy señor mío:

Para los fines consiguientes, me es grato llevar a su conocimiento que, de acuerdo con lo que dispone el Art. 70 de los Estatutos vigentes, el tercer domingo del mes de diciembre próximo pasado se efectuó la elección de Directorio en los respectivos Comités Auxiliares, habiendo recaído los nombramientos, por votación de la mayoría de los hermanos adscritos a cada Comité, en los socios que a continuación se expresa:

## AUXILIAR DE QUITO:

Director, José Rafael García Z.  
Secretario, C. Alfredo García M.

## Vocales Principales:

1º Angel Villamar  
2º Efraim Barrugán  
3º César Rivadeneira.

## Vocales Suplentes:

1º César Peña Herrera  
2º Vidal Montufar  
3º Jorge Andrade.

## AUXILIAR DE HUIGRA:

Director, Carlos A. Salazar  
Secretario, Juan Medina.

## Vocales Principales:

1º Heriberto Borja  
2º Edmundo Vivero  
3º Luis A. Clavijo.

## Vocales Suplentes:

1º Segundo J. Benítez N.  
2º Reinaldo Bastidas  
3º Ignacio Garcés.

## AUXILIAR DE AMBATO:

Director, Heriberto Falconí  
Secretario, Oswaldo Arellano.

## Vocales Principales:

1º Luis Miranda  
2º Amador Endara  
3º Alfonso Dávila.

## Vocales Suplentes:

1º José Vásquez  
2º J. C. Recalde  
3º César Guvara.

## AUXILIAR DE BUCAY:

Director, Pedro E. Obregón  
Secretario, Félix Chávez.

## Vocales Principales:

1º Pedro Yáñez  
2º Sergio Arellano  
3º César Munizaga.

## Vocales Suplentes:

1º Rafael Navarro  
2º Roberto Obregón  
3º Alfonso Escandón.

## AUXILIAR DE RIOBAMBA:

Director, José R. Herrera  
Secretario, Manuel Andrade.

## Vocales Principales:

1º Doctor Tomás Cordero Crespo  
2º Vicente Herrera M.  
3º Rosendo Parreño.

## Vocales Suplentes:

1º Jaime Crow  
2º Vicente Aguas  
3º Justo Mora.

## AUXILIAR DE ELOY ALFARO:

Director, Antonio Núñez del Arco  
Secretario, Aquiles Miranda.  
Tesorero, Francisco R. Flor.

## Vocales Principales:

1º Luis J. Calderón  
2º César Baldeón  
3º Eulogio Ortega.

## Vocales Suplentes:

1º Juan Guevara  
2º Luis Casares  
3º Manuel Larrea.

Atentamente,

M. A. JARRING.  
Presidente.

# COOPERATIVA DE CONSUMOS

## CUENTA DE OPERACION DEL MES DE DICIEMBRE DE 1933.

CUENTAS	1933	1933	1932	12 Meses	Acumulados
	Diciembre	Noviembre	Diciembre	1933	1932
Entradas de mercaderías.....	\$ 1.021,95	1.777,05	1.462,59	16.056,00	12.356,87
Intereses y Descuentos.....	524,45	414,91	1.815,92	7.355,49	12.590,31
Entradas de Misceláneas.....				365,76	2,00
<b>TOTAL DE ENTRADAS.....</b>	<b>\$ 2.146,40</b>	<b>2.191,96</b>	<b>3.277,61</b>	<b>23.778,25</b>	<b>24.949,18</b>
Sueldos de Empleados.....	\$ 998,65	921,35	900,00	10.894,70	10.970,00
Arriendo Locales.....	180,00	180,00	180,00	2.160,00	2.600,00
Amortización Muebles, etc.....	73,80	73,80	73,80	885,60	811,80
Comisiones y Cambios.....	642,27	408,40	483,20	3.643,61	2.796,20
Impuestos.....	41,30	36,90	21,78	397,20	349,83
Gastos Generales.....	83,98	72,58	30,76	757,22	898,95
<b>TOTAL DE GASTOS.....</b>	<b>\$ 2.020,00</b>	<b>1.893,03</b>	<b>1.698,54</b>	<b>18.728,33</b>	<b>18.426,78</b>
<b>ENTRADAS NETAS.....</b>	<b>\$ 120,40</b>	<b>498,93</b>	<b>1.579,07</b>	<b>5.049,92</b>	<b>6.522,40</b>
<b>PORCENTAJE DE OPERACION</b>	<b>\$ 94,11</b>	<b>77,23</b>	<b>51,92</b>	<b>78,76</b>	<b>73,86</b>

## BALANCE

ACTIVO		PASIVO	
Caja.....	S/. 1.047,31	Capital Social.....	S/. 100.000,00
Leciendo Almeida & Co.....	202,10	Fondo de Reserva.....	6.329,36
Almacén.....	77.618,67	Dividendo Activo N° 4.....	1.576,67
Rosendo Valencia.....	5.671,19	Dividendo Activo N° 5.....	32,00
Cartera.....	165.623,49	Fondo de Previsión.....	182.451,25
Diversos Deudores.....	26.921,26	Cuentas Corrientes.....	127.513,29
Ciudadela.....	159.050,65	Obligaciones por Pagar.....	5.314,63
Richard Lapcira y Co.....	1.168,50	Diversos Acreedores.....	2.041,75
Muebles y Utiles.....	5.320,86	Mercaderías en Comisión.....	2.971,82
Gastos de Instalación.....	1.353,88	Sucursal de Ambato.....	141,95
Gastos Judiciales.....	124,48	Intereses Hipotecarios.....	3.614,62
Cuenta Pendiente.....	875,69	Intereses Diferidos.....	40,00
		Intereses por Pagar.....	3.782,83
		Max. Muller y Co.....	3.363,30
		Impuestos por Pagar.....	112,62
		Comisiones por Pagar.....	1.050,67
		Reed & Reed.....	199,50
		Evangelista Calero.....	302,64
		Ganancias y Pérdidas.....	5.019,92
<b>SUMAN.....</b>	<b>S/. 444.978,22</b>	<b>SUMAN.....</b>	<b>S/. 444.978,22</b>

(S. E. ú O.)

Quito, a 31 de Diciembre de 1933.

Es Conforato, **L. Rivas B.** -Gerente.

**Carlos A. Prócel.** -Contador.

# The Guayaquil and Quito Railway Company

## DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

### CUADRO DE ENTRADAS DEL MES DE DICIEMBRE DE 1933.

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Reservados	Equipajes	Teléfonos	TOTAL
Guayaquil .....	138.244,00	21.965,15	890,45	5.430,46	2.027,65	148.557,71
Alfaro .....	85.733,90	8.421,85	123,35	1.325,30	67,00	95.672,00
Yaguachi .....	8.544,21	1.038,50	.....	261,53	48,40	9.892,64
Milagro .....	25.045,08	2.407,75	.....	269,44	77,90	27.860,17
Veneza .....	6.107,68	145,00	.....	25,49	12,50	6.290,67
Naranjito .....	8.201,10	1.007,30	2,00	145,25	160,00	10.146,25
Barraganetal .....	19.757,38	320,45	.....	30,45	93,30	20.201,56
Bucay .....	4.882,65	1.051,05	.....	61,12	48,80	6.043,62
Naranjupata .....	1.787,55	86,50	.....	18	9,50	1.886,73
Huigra .....	822,95	819,60	.....	488,30	42,40	2.173,25
Chanchán .....	3.324,74	175,55	8,00	51,57	56,40	3.613,24
Sibambo .....	1.302,89	3.928,20	.....	125,12	21,20	5.377,41
Alausi .....	9.091,10	1.085,80	.....	214,16	101,90	11.393,05
Tixán .....	2.080,79	141,25	.....	38,21	12,20	2.272,45
Palmira .....	928,92	31,70	.....	52,66	82,00	1.095,28
Guamoto .....	5.388,57	312,95	.....	124,66	35,40	5.811,58
Cajabamba .....	1.859,72	404,00	10,00	18,79	98,60	2.391,11
Riobamba .....	32.360,56	8.618,15	480,65	997,84	1.090,80	44.537,00
Luisa .....	0,50	6,30	.....	1,50	.....	8,30
Urbina .....	.....	9,60	.....	.....	2,10	11,70
Mocha .....	466,47	54,85	.....	111,99	13,40	646,71
Cevallos .....	4.557,87	135,75	.....	109,95	16,20	4.819,77
Ambato .....	42.720,89	1.547,90	.....	557,44	1.017,10	45.843,33
Cunchibamba .....	230,35	186,00	.....	43,47	35,20	504,02
Salcedo .....	1.438,55	344,95	.....	34,58	82,90	1.900,98
Latacunga .....	7.317,31	975,55	.....	112,07	451,70	8.859,63
Lasso .....	1.085,95	334,60	.....	42,42	161,50	2.527,47
Cotopaxi .....	30,74	19,75	.....	8,35	5,00	63,84
Machachi .....	8.194,17	255,00	.....	5,98	5,80	8.461,85
Atóg .....	1.192,73	335,40	.....	8,45	36,40	1.572,98
Tambillo .....	898,58	172,60	.....	3,90	3,00	1.048,68
Chimbaacalle .....	27.060,24	9.470,70	469,30	2.820,87	17,10	39.847,31
Quito .....	.....	1.030,35	387,50	.....	1.546,85	3.573,70
Compañía y Quito Plds. Extraña y Sbbco. Cca.	2.880,54	165,97	.....	49,97	.....	2.830,51
Troncos Especiales .....	.....	1.892,02	.....	86,48	.....	222,45
Condutores .....	3.522,75	8.190,65	162,60	172,80	.....	1.892,02
Libros kilométricos .....	.....	466,05	.....	.....	.....	466,05
<b>TOTAL .....</b>	<b>458.965,47</b>	<b>79.661,67</b>	<b>2.542,95</b>	<b>13.803,75</b>	<b>7.512,00</b>	<b>562.485,84</b>

MANUEL A. JARRIN G.

AUDITOR.

# ESTADO DE LUCINDO ALMEIDA & Co.

A DICIEMBRE 31 DE 1933

## ACTIVO

Caja y Efectivo.....	\$ 155,144.63	
Depósitos en el Banco Central.....	18,009.39	
Depósitos en otros Bancos del país.....	2,006.58	
Cartera, Préstamos, etc.:		
Con una firma.....	\$ 483,629.21	
Con dos o más firmas.....	1,219,714.61	\$ 1,963,506.92
Con Prendas Pretorias.....		109,054.11
Con Hipotecas.....	468,122.52	2,241,712.55
Inversiones:		
Bonos, etc., del Gobierno del Ecuador y otras entidades del Gobierno.....	10.00	
Otros Bonos y Acciones.....	86,468.41	
Cédulas de otros Bancos.....	55,920.86	
Acciones del Banco Central, Clase "A".....	107,187.30	319,627.27
Mobiliario.....		38,653.73
Aceptaciones de este Banco.....		83,300.00
Monedas Extranjeras.....	70,587.78	
Depósitos en Bancos del Exterior.....	828,368.34	337,356.10
Cuentas de Orden.....		1,485,480.98
<b>TOTAL DEL ACTIVO.....</b>	<b>\$ 5,616,889.02</b>	

A. F. Hidalgo.  
Contador.

## PASIVO

Depósitos y Cuentas por Pagar:		
A la Vista y menos de 30 días:		
Bancos del país.....	\$ 229,270.72	
Del Público.....	1,043,437.90	
Gobierno del Ecuador.....	1,405.21	\$ 1,381,692.63
Depósitos a Plazo (más de 30 días).....		1,115,432.70
Redescuentos y Letras por Pagar:		
Banco Central del Ecuador.....	\$22,591.69	
Otros Bancos del país.....	55,636.48	288,280.17
Intereses Percibidos y no Ganados.....		13,298.23
Aceptaciones (Por contra).....		98,303.00
Depósitos y Cuentas por Pagar en Monedas Extranjeras:		
Sobrepagos en Bancos Extranjeros.....	8,400.95	
Depósitos y Otras Obligaciones.....	2,460.00	10,869.95
Cuentas de Orden.....		1,185,480.98
Capital Autorizado.....		500,000.00
Total del Pasivo más el Capital.....		5,616,889.02
Reservas.....		225,626.33
<b>TOTAL.....</b>		<b>\$ 5,616,889.02</b>

Rafael Almeida Borja  
Gerente.

