

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS,
COMUNICACIONES Y FERROCARRILES

INFORME A LA NACION

1941



QUITO - ECUADOR

Imprenta del Ministerio de Hacienda

Honorables Legisladores:

EN ARMONIA con lo dispuesto en el artículo 94 de la Carta Política de la República, me es sumamente grato llevar a conocimiento de vosotros y, por vuestro intermedio, a la Nación, el Informe de las labores desarrolladas por el Departamento de mi cargo.

ALTAMENTE distinguido por el señor doctor don Carlos Arroyo del Río, llamándome a colaborar desde el comienzo de su Gobierno en la delicada Cartera de Obras Públicas y Comunicaciones, acepté gustoso la invitación, en la seguridad de que mi patriótico entusiasmo procuraría corresponder a la confianza que en mí depositaba el nuevo Mandatario, que aportaba al Poder, además de su indiscutible capacidad y sólido prestigio, el más sincero y decidido afán de propender con eficacia a la reconstrucción nacional.

POSIBLEMENTE, mi actuación podrá no estar a la altura de las urgentes realizaciones que demandan los complejos problemas de los ramos administrativos que se me han confiado, porque casi todos ellos están profundamente subordinados al factor económi-

co cuyas limitaciones están inflexiblemente trazadas en el Presupuesto General del Estado, pero yo tengo la firme convicción de que el celo por mí desplegado, a pesar del insuperable obstáculo al que acabo de referirme, ha obtenido, en su mayor parte, satisfactorios rendimientos, los suficientes para resistir el más severo examen y dejar tranquila mi conciencia.

SE PERFECTAMENTE que los imperativos de la vida nacional exaltan el sentimiento público hasta hacerle olvidar que los resultados de toda gestión administrativa tienen que guardar forzosa relación con los recursos de que se dispone para realizarlos. Sé que cada provincia, cada cantón, cada parroquia ansían, en lo que a la vialidad se refiere, obtener la vía urgentemente reclamada por sus necesidades para el logro de su desenvolvimiento, y sé que el temporal retardo en el cumplimiento de su justo anhelo provoca en los interesados inconsideradas censuras que los funcionarios contra quienes se dirigen no pueden aceptar sin antes exigir a los censores que reflexionen serenamente que el factor económico es el límite que detiene la acción con la fatalidad de lo irremediable. No se puede ir más allá de lo que permiten los escasos recursos con los que hay que atender a las múltiples necesidades de cada una de las provincias que integran el país; y aunque el Gobierno desea atender a todas, no puede hacerlo, porque le faltan los medios económicos indispensables para su realización. Esto mismo ocurre en qtro Ramo, tan importante como el de Comunicaciones, en el que están comprendidos los servicios de Correos y Telégrafos. Cada uno de ellos demandan reformas que implican gastos imposibles de efectuar por el momento, y esta imposibilidad causa al Gobierno la misma angustia que siente el público en su impaciencia de ver perfeccionados los diversos servicios administrativos. Y es así como; a pesar de todos los esfuerzos con que se trata de vencer las dificultades con que se tropieza, muchas cosas están obligadas a seguir el lento ritmo impuesto por los escasos recursos de que dispone el Erario.

EN TALES circunstancias no queda otro camino que el de seleccionar las obras de mayor importancia y de mayor urgencia, y el de vigilar con esmero la aplicación de las inversiones, a fin de salir lo antes posible de las más premiosas para atender a las otras. Y esto estoy seguro de haberlo hecho con el celo que imponen el propio sentido de responsabilidad y el ardimiento con que se ansía llevar adelante el progreso de la Patria.

OBRAS PUBLICAS

EN LA PRACTICA se advierte que la dispersión de los escasos fondos destinados a la vialidad, si bien es cierto que halagan la esperanza de los núcleos de población a los cuales favorece, por otra parte, en la mayoría de los casos vuelve poco sensible el avance de las obras.

NO SERE yo quien se atreva a afirmar que existe un "Plan Vial", completo, técnica y maduramente meditado, cuya aplicación responda en forma racional y sistemática a un sabio desenvolvimiento de la función administrativa en estricta consonancia con los verdaderos imperativos de la nacionalidad. La siempre creciente demanda de los distintos sectores de la República, las exigencias, a veces exajeradamente presionantes de tal o cual Provincia, las influencias que se ponen en juego ante los Poderes Ejecutivo y Legislativo, y la muy humana consideración de la justicia que a cada una de ellas asiste en sus exigencias y reclamos, por fuerza habían de causar y causan desviaciones que entorpecen el preferente y gradual desarrollo que debería darse a las vías cuya ponderada importancia comercial y estratégica, en orden a la economía y la defensa del país, imponen la mayor atención de los Poderes Públicos. Y yo estimo que nos es perentoriamente necesario el acentuar esta política, encareciendo a los ciudadanos, en nombre de los sagrados intereses de la Nación, que resignen sus exigencias hasta que les llegue la hora de ver cumplidos sus legítimos anhelos.

Y ESTO mismo quiero pedirlos a vosotros, Honorables Legisladores: me permito pedirlos que contempléis el esencial significado de la consideración que acabo de expresar, y que, apreciándola en todos sus alcances os decidáis a centralizar la inversión de los fondos con que se pudiere contar para la vialidad del país en pocas

vías solamente, imponiendo a las otras un paréntesis, mientras le sea posible al Ejecutivo arbitrar un empréstito u otro medio cualquiera que luego le permita adelantarlas e impulsarlas de acuerdo con sus aspiraciones y las del Gobierno.

*
* *

LOS CONGRESOS anteriores, inspirados en el patriótico deseo de obtener más amplios y eficaces resultados, descentraron de la Dirección General de Obras Públicas la ejecución de algunas vías, etc., cuya dirección y construcción confiaron a los Municipios. La experiencia ha demostrado que este procedimiento, en la mayoría de los casos, no ha llegado a dar los resultados apetecidos, no sólo porque el avance de las obras a su cargo no ha correspondido convenientemente a las inversiones en ellas realizadas, sino porque las características y la técnica de la ejecución misma han sufrido visible detrimento. En casi todas ellas se nota dispersión de trabajos y falta de cohesión y de conocimientos técnicos en la dirección que debe dárseles. Son numerosos los casos en que inician obras costosas, de carácter secundario, que las abandonan luego, ya sea porque la crítica del vecindario las reprueba por considerarlas poco útiles o innecesarias al lado de otras, que constituyen imperativos locales o vecinales, de las cuales se obtendrían progresos efectivos y valiosos rendimientos económicos. Y se ha observado que la causa de este mal radica en el seno de los propios Cabildos cuyos componentes desconocen la técnica y subordinan las obras a criterios interesados o absolutamente empíricos, contrariando muchas veces el autorizado parecer de los ingenieros titulados que tienen a su servicio. De ahí resulta que las asignaciones a los Municipios se desgastan inútilmente en obras innecesarias o estériles, y que esto, además de restar al Presupuesto General de Obras Públicas las cantidades que se les asignan, los pone en apuros, aún a Municipios que gozan de crecidos ingresos cuya inversión desacertada priva a la localidad y por ende a la Nación del progreso que pudo obtenerse al proceder con mayor cautela y acierto. Los Municipios gozan de sus rentas propias, y no es posible que aparte de estos ingresos todavía se les asigne otros, siendo así que en la Administración Pública hay otros departamentos que utilizarían mucho mejor aquellas cantidades.

SE HA CREIDO, quizá, que con llevar a otra parte algunas de las obras que la Dirección General de Obras Públicas las tuvo a

su cargo desde años atrás, eximiéndola de toda atención a ellas, las labores de mi Departamento se simplificarían. La verdad es otra: nada se ha simplificado en él. Dentro del mecanismo departamental las labores continúan siendo igualmente complejas y de actividad creciente en todas sus dependencias: las numerosas construcciones viales, inclusive los estudios técnicos, el mantenimiento de carreteras y caminos en servicio que atiende en todas las provincias, los trabajos de canalización y agua potable, los de instalación de plantas de luz eléctrica, los de irrigación y diques de los ríos de la Costa, los edificios que levanta para el servicio del Estado, los servicios de Correos y Telecomunicaciones que cada día se complican y demandan nuevas atenciones, todo esto y el estudio de los proyectos relacionados con las actividades del Ministerio y que tienden a la conformación del Plan Vial Integral que debe vincular estrechamente la Costa con el Interior y la Montaña, todo esto, repito, mantiene en actualidad siempre creciente las funciones y labores del Departamento a mi cargo. Y así resulta que el personal de que se dispone para el desempeño de tan complejos y múltiples quehaceres, a pesar de lo mucho que se fatiga con ellos, no alcanza a despacharse con la urgencia que los asuntos reclaman, lo que pone de relieve la necesidad de aumentarlo a la altura del proceso que desarrollan. Y este es un caso cuya resolución exige oportunidad, es decir urgencia de proveerlo.

LAS CRECIENTES necesidades de la vida pública que se desenvuelve, los diversos aspectos y tendencias de ella, que se modifican en armonía con los imperativos de la hora que se vive y de la hora que viene, la guerra europea y sus peligrosas influencias en nuestra vida y en la vida de los otros países del Continente, las relaciones que estos buscan con el nuestro en la inquietud de los fenómenos económicos que nos dominan, y, al lado de ésto, la gravedad de nuestras relaciones con la vecina República del Sur, son causas verdaderamente poderosas para acrecentar nuestras labores en forma ilimitada y exigente.

MIENTRAS tanto el Estado ha complicado sus funciones con la creación de nuevos organismos para la ejecución de obras que antes, de modo natural se hallaban atendidas por el Departamento al cual, por su naturaleza corresponden. Y es muy lógico entender que esto se refleja en contra de la economía fiscal.

EL DEPARTAMENTO de Obras Públicas nunca eludió sus responsabilidades, si alguna vez pudo tenerlas. Cuando se acepta

un cargo, decidido a cumplir estrictamente con los deberes por él impuestos, no se teme nada, sobre todo cuando, como ocurre con el personal de mi dependencia, predomina el espíritu de trabajo y disciplina y un profundo sentido de responsabilidad moral. Por esto, porque creo que en el personal del Ministerio de Obras Públicas hay la probidad y eficiencia necesarias para hacer frente a todos los trabajos que le incumben, y porque veo que los organismos creados para manejar las obras que se le han restado, no solamente complican el mecanismo administrativo de la Nación, sino que desgastan, sin mayor provecho, los fondos fiscales, en razón del personal rentado que los integra; por esto y por otras razones que afectan la unidad de concepción y de ejecución que debe caracterizarlas, desearía que se reflexione, que se mida en todos sus alcances las consecuencias y que, en bien de las obras mismas y en guarda de los intereses fiscales, se las restituya al Departamento del cual inopinadamente fueron substraídas.

*

* *

EN CUMPLIMIENTO de una de las disposiciones del Código de Trabajo vigente, el Ministerio debe pagar un mes de sueldo, en concepto de Depósito Patronal, a todos los jornaleros que prestan sus servicios en las diversas obras que se trabajan por cuenta del Estado. La aplicación de este mandato, si se toma en cuenta el gran volumen de jornaleros que intervienen en la ejecución de todas las obras que tiene a su cargo la Dirección General de Obras Públicas y los eventos, más o menos frecuentes, por los que se hace preciso, a veces, suspender un trabajo o separar de él a los elementos que no convienen, significa, dentro del Presupuesto del Ramo, un desgaste que en ciertos casos puede causar perturbaciones demasiado serias, y que, de todos modos, resta una suma muy considerable de las asignaciones presupuestarias para trabajos de Obras Públicas. Yo no quiero desconocer la justicia que ha originado la disposición legal en referencia, pero sí estimo que la cantidad que demanda su cumplimiento no debe tomarse de dichas asignaciones sino arbitrar otro medio de llenarla, porque la disminución de tales Partidas forzosamente ha de afectar el desarrollo de los trabajos, pudiendo llegar al extremo de causar la paralización de alguno de ellos, lo que provocaría indemnizaciones que podrían engendrar un círculo vicioso.

*
* *

SI hay en la República un Departamento administrativo que por indiscutibles razones de organización y economía se encuentre en la más estricta necesidad de disponer en cualquier momento de las maquinarias, herramientas y materiales necesarios para mantener, sin interrupción, el trabajo de las obras nacionales, ese Departamento es el de Obras Públicas. Obligado como se encuentra a desarrollar incesantemente las numerosas obras que tiene a su cargo en cada una de las provincias de la República, sus arsenales deberían estar siempre provistos de aquellos implementos en la proporción necesaria para suministrarlos con la prontitud debida a los diversos núcleos de trabajo que desempeñan la misión del Ministerio. Y hay que tener en cuenta que dicho suministro, en tratándose de obras que se ejecutan en provincias apartadas como son las del Azuay y Loja y las de Manabí y Esmeraldas, que aún no están vinculadas a la Capital por rápidos medios de transporte, el modo de estar a tiempo con los materiales que han de emplearse sería anticipándose a situarlos en ellas en cantidades suficientemente previstas. Pero ya que esto no es posible, por los demorados trámites administrativos que hay que llenar, de mes a mes, para obtener los fondos con los que han de adquirirse los materiales de trabajo, por lo menos es indispensable que se reformen y aligeren ciertas disposiciones que dificultan y retardan su adquisición.

ALUDO con esto al requisito de Licitación y a la disposición que creó una Junta destinada a conocer las propuestas y resolverlas como ella estime conveniente. No desconozco que estas medidas tienden a resguardar los intereses nacionales y que el velar por ellos es uno de los sagrados deberes de los Poderes Públicos. Pero es preciso que se contemple nuestra realidad en todos sus aspectos y se legisle de modo que el afán de cuidar la inversión de las rentas fiscales no entrase la función administrativa con evidente perjuicio de ellas.



SI es verdad que el sistema de Licitación tiene por objeto el facilitar el estudio y la comparación de las ofertas, a fin de que el examen de ellas conduzca al mejor acierto de la que debe aceptarse, también es cierto que el procedimiento de que se sirve, por la extensión del plazo que se concede para la presentación de las propuestas y por el tiempo que se emplea después en estudiarlas, re-

sulta perjudicial en casos de emergencia o de apuros que no admiten espera. Y al lado de esto la Junta designada para conocer las propuestas, aunque es seguro que todos sus miembros se hallan inspirados por el patriótico deseo de hacer lo mejor, la práctica ha demostrado varias veces que la mayoría de ellos desconoce el aspecto técnico de las propuestas y la calidad de los materiales que deben tener en cuenta para preferir la que mayores ventajas reporte. Y esto, en determinadas ocasiones, causa perjuicios considerables.

Y AHORA, Honorables Legisladores, yo me permito insinuaros que, por las razones expuestas, se consulte una nueva modalidad para resolver este aspecto que causa serias dificultades a la buena administración de Obras Públicas, en la seguridad de que ello refluirá favorablemente en beneficio del aveleramiento de los trabajos y de la economía nacional.

*
* *

EL país conoce perfectamente el volumen de los ingresos fiscales y el nivel hasta donde han llegado las asignaciones presupuestarias para Obras Públicas en los últimos años. Conocidas las cifras se apreciará que las rentas asignadas para el desarrollo y mantenimiento de la vialidad es muy reducido para permitir realizaciones considerables, que armonicen con la urgencia que demandan las obras de mayor vitalidad y las aspiraciones y anhelos de los ciudadanos y el Ministerio. En los cuatro últimos años, sobre todo, a causa de la mayor desvalorización de nuestra moneda, la adquisición de máquinas y otros materiales de trabajo han absorbido un alto porcentaje de las cantidades asignadas a las obras que ejecuta mi Departamento, restando así una parte del número de brazos que habrían podido emplearse en ellas. La consecuencia natural de tal estado de cosas ha sido la de detener el avance de los trabajos creando en el alma nacional la angustia de ver la lentitud impuesta al crecimiento de las obras más premiosas por su significación económica y política.

Y SI son muchas las obras que el País quiere realizar y no cuenta con los medios económicos necesarios debido a la exigüidad de fondos anuales que se le asignan, debería consultarse la creación de un pequeño impuesto para todos los vehículos que utilizan las carreteras de primer orden.

NO es desconocido para nadie que en el Ecuador no ha llegado hasta hoy a implantarse la Ley de Conscripción Vial, cuyos benéficos resultados los han palpado varios países de Sud-América; por lo mismo, siendo este motivo una de las causas para que no haya podido progresar en toda su magnitud la vialidad que tan imponderables resultados concede a los países, y, siendo el Estado el único que soporta el mantenimiento y construcción de ellas, me permito recomendar que esta sugerencia que me ha aconsejado la experiencia se lleve a cabo mediante un estudio previo, el mismo que en caso de llegarse a realizar podría ser asesorado por el Departamento Técnico de este Ministerio.

*
* *

EL Gobierno del Ecuador, en el patriótico deseo de dominar los obstáculos para seguir adelante, representado por su Embajada en Washington, procedió a la celebración de un contrato con el "Export-Import Bank", contrato por el cual dicha Institución concedió al Gobierno del Ecuador un empréstito de 1'500.000,00 dólares. De esta suma se invertirá, aproximadamente, la cantidad de 200.000,00 dólares, en la adquisición de locomotoras, coches rieles, equipo ferroviario, etc.; 50.000,00 dólares están empleándose en la implantación, distribución y desarrollo de ciertas clases de cacao de calidad, que resisten a las enfermedades, y en otro género de investigaciones y experimentos agrícolas; y los 900.000,00 dólares restantes están destinados a la construcción de carreteras descompuesta en la siguiente forma:

Carretera	Guamate-Tambo	\$	3'187.272,72
"	Cuenca-Loja		6'090.909,09
"	Santo Domingo-Quinindé		1'630.909,09
"	Montecristi-Jipijapa		1'363.636,36
"	Sueldos, viáticos, honorarios, etc.		1'227.227,74

PARA llevar a la práctica las obras que anteceden, el Representante del Gobierno consultó, previamente, con el Ingeniero Harry Pendleton Hart, Consultor Técnico del Departamento de Caminos Públicos del Gobierno de los Estados Unidos y con sujeción a la letra b) de la cláusula tercera del contrato que dice: "El crédito se utilizará en la construcción de las carreteras en que conviniere el Ecuador y el Eximbank (abreviación de "Export and Import Bank").

Tales carreteras serán construídas de acuerdo con las especificaciones y bajo la dirección y consejo de un ingeniero, o ingenieros americanos, o de una Compañía de ingenieros que sea satisfactoria a juicio del Eximbank. Además, se conviene en que, en cuanto sea posible, se utilizará los servicios de un ingeniero Consultor Técnico del Departamento de Caminos Públicos del Gobierno de los Estados Unidos."

DE acuerdo con la cláusula que se acaba de citar, el Ministerio de mi cargo, después de detenido estudio y del informe favorable del Consultor Técnico Americano, Ingeniero Harry P. Hart, determino y obtuvo del Eximbank la aprobación correspondiente para que, con los fondos del empréstito se emprendiera en la construcción de las mencionadas carreteras por las conveniencias de orden nacional que paso a exponer:

Carretera Cuenca-Loja:—Esta vía forma parte de la carretera Panamericana y une a dos importantísimas secciones del país, atravesando zonas muy ricas, agrícolasmente consideradas.

Carretera Santo Domingo-Quinindé:—La carretera en mención unirá la Capital de la República con el Puerto Marítimo de Esmeraldas, atravesando zonas tropicales muy fértiles, en donde se produce café, cacao, caucho, tagua, caña de azúcar, frutas en general, maderas, etc., incorporando así a la producción agrícola grandes extensiones de terreno exuberante, favorable también a la explotación de fecundos lavaderos de oro en la provincia de Esmeraldas, así como varias otras minas de otra clase, y estableciendo de este modo el intercambio de productos entre la Sierra y la Costa.

Carretera Manta-Jipijapa:—La carretera Manta-Jipijapa favorece el transporte de productos de esta rica sección tropical, que ahora sólo puede hacerse durante el verano, causando fuertes pérdidas a la economía, ya que en muchas ocasiones no se alcanza a exportar todos sus productos, debido a la falta de vías de transporte.

Carretera Guamote-Tambo:—Esta vía forma parte de la Troncal del Ecuador y completa, a la vez, la Carretera Panamericana, atravesando así mismo, secciones agrícolas muy fértiles y ricas que unen, además, las importantes ciudades de Riobamba, Cuenca y Loja con el resto de la República.

LA Embajada del Ecuador en Washington puso en conocimiento del Gobierno que las firmas americanas, aceptadas y recomendadas por el "Export-Import Bank", que deseaban venir al Ecuador a hacerse cargo de las obras públicas proyectadas, eran las siguientes:

a) Nick F. Helmers Inc., de quienes el Banco tenía muy buenas referencias, firma que trabaja actualmente en El Salvador;

b) W. R. Hebard & Co., muy conocida por el Eximbank y que ha hecho trabajos en Centro América, Panamá, Venezuela, y que actualmente cumple un contrato, como el del Ecuador, con el Gobierno del Paraguay;

c) Ambursen Engineering Corporation, apreciada por el Eximbank, por sus obras en la República de Panamá.

Una vez que el Consejo de Estado emitió el informe favorable que le fuera solicitado para poder contratar con la Compañía "Ambursen Engineering Corporation", sociedad organizada y existente de acuerdo con las leyes del Estado de New York, por haber considerado y estudiado con detenimiento que dicha propuesta era la más ventajosa para los intereses del país, se procedió a celebrar el antedicho contrato por Decreto Ejecutivo N° 287 de 19 de Marzo del año en curso con el apoderado de la "Ambursen", señor Alfred Schaff.

UNA de las cláusulas que contempla el contrato del empréstito con el "Eximbank" de Washington consta el nombramiento de un Contraor, que recayó en el señor Floyd Adison Villa, para la inversión de los fondos que el Gobierno entrega a la Empresa contratante, es decir a la "Ambursen Engineering Corporation", sin costo alguno para el Fisco, desde cuando se instalen las oficinas en esta ciudad por la referida Compañía, debiendo tener a su servicio el personal necesario para la contabilidad, etc.

A CONTINUACION transcribo el informe especial que ha presentado a este Departamento el Ingeniero Alfred Schaff, Superintendente de la Compañía Ambursen Engineering Corporation, sobre el estado actual de los trabajos que están a cargo de la citada Empresa, a fin de que pueda apreciarse el adelanto de ellos:

"A pesar de que el Contrato suscrito entre la República del Ecuador y la "Ambursen Engineering Corporation" fué firmado el 20 de Marzo de 1941, no se llegó a situar ninguna cantidad de dinero a disposición de la Compañía

sino hasta el 3 de Mayo de 1941. La adquisición de instrumentos de ingeniería, para la iniciación de los trabajos, tampoco pudo hacerse efectiva hasta los últimos días de mayo. Desde esta fecha, hasta el 30 de junio de 1941, se hicieron investigaciones preliminares; la oficina se organizó en parte, y cuatro equipos de estudios se pusieron en movimiento en las siguientes obras:

- Carretera a Cuenca, vía Cumbe hacia El Paso.
- .. Loja-San Lucas, camino a Saraguro.
- .. Santo Domingo, hacia Quinindé.
- .. Montecristi-Jipijapa.

En estas secciones sólo se efectuaron trabajos preliminares de ingeniería, y no se obtuvieron suficientes informes del campo para aseverar un informe acerca de las líneas de gradiente. También se hicieron investigaciones para determinar el costo aproximado del trabajo a efectuarse, de acuerdo con el contrato. Nuestras propias investigaciones, junto con informaciones recibidas de los ingenieros de Obras Públicas, quienes habían mantenido cuidadosamente un récord de los costos de unidad para el trabajo de carreteras durante años anteriores, nos convence que los cálculos hechos para estos trabajos son de carácter conservativo.

CARRETERA A CUENCA, VIA CUMBE HACIA EL PASO

Existe una carretera de macadam de Cuenca al sur, hacia Girón. Por esta carretera, más o menos unos veinte kilómetros al sur, en el punto llamado Estación de Cumbe, empieza la carretera proyectada Cuenca-Loja. La línea sigue prácticamente al este hacia Cumbe en una distancia de unos diez kilómetros. Desde aquí la línea da la vuelta y sigue una dirección sur a Loja. El problema de todos los ingenieros que han estudiado este proyecto, era de llegar a un punto denominado "Paso", a una distancia como de unos diez kilómetros de Cumbe. Para comprender mejor este problema deben anotarse las siguientes altitudes:

Estación de Cumbe	2.670 metros
Cumbe	2.834 ..
El Paso	3.484 ..
Nabón	2.835 ..
Oña	2.587 ..
Saraguro	2.500 ..
Loja	2.248 ..

Puede verse, una vez que se llegue al "Paso", que la línea a Loja no presentará dificultad alguna en lo que concierne a gradientes. Los estudios realizados han intentado hasta ahora mantener una gradiente suave, por medio de la prolongación de la línea hasta abandonar Cumbe y localizar otra línea al lado de la margen izquierda del Valle de Cumbe. Después de efectuar muchísimos reconocimientos, hemos localizado una línea que corre a través del Valle de Cumbe, la cual aunque en el 40% de su longitud tiene un 6% de gradiente, nosotros acortaremos la línea, por lo menos en cuatro kilómetros.

La roca es abundante hasta donde nosotros hemos llegado, y sólo se necesitarán estructuras pequeñas. El propósito es usar atarjeas sistema "Armco", en esa sección.

Los materiales se transportan por el ferrocarril de Guayaquil al Tumbó. Desde El Tambo a Cuenca, una distancia de 80 kilómetros, hay una carretera de macadam suficientemente buena, la cual con los 20 kilómetros de Cuenca a la Estación de Cumbe, hace una tirada de camión de cien kilómetros desde el ferrocarril hasta donde empiezan los trabajos.

Nuestro propósito es usar toda la maquinaria que sea posible en esta parte.

CARRETERA LOJA-SAN LUCAS A SARAGURO

En esta sección hemos ejecutado algún trabajo de construcción durante el mes de junio, habiendo tomado por cuenta de la Compañía constructora las cuadrillas de trabajadores de Obras Públicas. La distancia de Loja a San Lucas es de 43 kilómetros y una carretera angosta ha sido nivelada y cubierta sin mucha cohesión con roca entre estos dos puntos. En la mitad del camino, cerca a San Lucas, la línea corre a lo largo de precipicios de escarpadas montañas; los cortes tienen a veces 200 pies de alto, con una caída del lado del arroyo de más de 500 pies.

Como se trata de una sección húmeda, la carretera está constantemente bloqueada por derrumbes, y nosotros nos hemos visto obligados a mantener más de 50 hombres trabajando, para tener a la vía en estado de tránsito, y a construir muros de contención para sostener los frecuentes deslaves que se producen. Parece probable que más tarde estudiaremos el cambio de esta línea.

Desde San Lucas hacia Saraguro hay nivelados en parte once kilómetros, y durante el mes de junio trabajamos con fuerzas pequeñas de destajistas para poner la base de roca. No se ha efectuado un trabajo de mayor magnitud para informar acerca de éste.

El equipo de estudios está trabajando desde el kilómetro 11 hacia Saraguro, en una extensión de 13 kilómetros. En esta sección hay disponibles roca y un material finamente pulverizado que sirve para la cubierta superficial.

Nuestro empeño es el de trabajar esta sección enteramente a mano, y en donde existe bastante material de mano de obra disponible, porque además, en la época lluviosa, se hace difícil el transporte desde Guayaquil. En tiempo de verano el transporte de materiales se lo realiza por lanchas desde Guayaquil a Puerto Bolívar y desde el citado puerto por tren hasta la estación de Piedras para continuar dos días más a lomo de mula, hasta el punto en el cual una mala carretera para camiones lo conduce a Loja.

Del costo se calcula alrededor de 2 centavos por libra, el cual es barato tomándolo todo en cuenta.

CARRETERA SANTO DOMINGO-QUININDE

La población de Santo Domingo se encuentra situada a 130 kilómetros de Quito, y la carretera que conduce a Quinindé, se bifurca en el kilómetro 126. Esta carretera que se construye por contrato, es transitable hasta el kilómetro 118. Los contratistas prometen llegar al kilómetro 126 a principios del mes de setiembre. En una extensión de 80 kilómetros fuera de Quito, la carretera sigue a lo largo de laderas de escarpadas montañas, es sumamente angosta y en la época de lluvia está interrumpida por derrumbes más de la mitad del tiempo. Todos los suministros se llevan de Quito, ya que este distrito actualmente no produce nada absolutamente. Basándose en que la carretera será ahora construida, una considerable cantidad de terrenos se está actualmente cultivando.

La carretera propuesta sigue hasta la mitad de su distancia al Río Toachi para proseguir al Río Blanco hasta que se une al Río Quinindé. La carretera empieza a una elevación de 500 metros, aproximadamente, y sigue a los ríos en gradiente leve y plana. Son posibles largas tangentes, y no se encuentran problemas después de los últimos 44 kilómetros que son cubiertos por espesa selva poblada de grandes árboles.

Hace ocho años los primeros 48 kilómetros de esta sección fueron nivelados, pero ahora el crecimiento vegetativo se ha desarrollado considerablemente y existen troncos hasta de seis pulgadas, y las partes bajas han sido arrastradas por el agua. Como no se puede encontrar planos de este trabajo estamos volviendo a hacer el estudio de líneas, recopilando suficiente información para empezar el trabajo en el mes de setiembre a fin de llegar al empalme con equipo. Como esta sección está apenas colonizada, y la mano de obra es cara y difícil de encontrar, sería ventajoso efectuar este trabajo con maquinaria, tanto como sea posible.

Hasta la presente fecha no hemos obtenido buen éxito en encontrar roca para el afirmado cerca de la carretera. Hay sin embargo bastante guijo en los ríos, pero debido a que la carretera está situada a unos 200 metros más alta que los ríos y como a dos kilómetros de distancia, sería costoso emplear este material. Se calcula que todos los estudios de esta sección serán suministrados este año.

CARRETERA MANTA-JIPIJAPA

Esta sección que está originalmente calculada en unos 50 kilómetros de longitud no tiene más que 40 kilómetros, ya que existe un contrato entre las Municipalidades de Manta y Montecristi, y un Contratista para construir una carretera asfaltada entre las citadas ciudades, en una distancia de 10 kilómetros. Una considerable cantidad de trabajo se ha efectuado, y los fondos suministrados por las dos ciudades están disponibles para atender este trabajo.

Hace algunos días que enviamos un equipo de ingenieros para levantar los estudios correspondientes entre las poblaciones de Montecristi y Jipijapa, pero aún no se ha recibido suficientes detalles para poder formular un informe.

De fuente autorizada sabemos que el camino por lo general es plano y que está a la altura del mar, y la mayoría de la carretera consistirá en elevar el banco del camino por medio de zanjás cada lado.

El equipo y herramientas serán transportados por barco desde Guayaquil a Manta a lo largo de la Costa.

INFORME SOBRE ORGANIZACION Y TRABAJOS PRELIMINARES

Esta parte fué dividida en tres secciones, para poder facilitar y acelerar el trabajo de construcción y estudio de línea:

CUENCA LOJA: ESTACION CUMBE A NABON NABON A OÑA OÑA A LOJA.

Un ingeniero americano está encargado de cada una de estas tres secciones y estos tres funcionarios son los únicos americanos que constan en el Rol de Pagos de la Compañía. Todos los demás empleados son ecuatorianos.

ESTACION DE CUMBE A NABON

Los estudios de ingeniería efectuados en esta sección han sido terminados, en una distancia de más de 20 kilómetros, y ahora en la Oficina Central de Quito, se está levantando los planos para que el trabajo de construcción pueda ser ejecutado con la mayor cantidad posible de hombres y equipos. Mientras tanto en la carretera a Cumbe se ha establecido un campamento, lo suficientemente amplio, para que dé cabida a oficinas, bodegas, cocinas y dormitorios para los trabajadores que sea necesario emplear en esta sección.

Los campamentos serán alumbrados por una planta de luz portátil, también tendrán agua potable de pozos. Como la intención es de ejecutar todo el trabajo que sea posible, en esta sección, con maquinaria, se ordenó la adquisición de un equipo por el valor aproximado de 150.000,00 dólares. Dicho equipo conforme va llegando, se lo va juntando y poniendo en condición para el trabajo, listo para empezar, tan pronto como esté aprobado el juego de planos.

En El Tambo han sido construídas algunas bodegas al fin de la línea ferroviaria, y se ha considerado que se necesitarán seis camiones que estén trabajando constantemente desde El Tambo a los campamentos, para transportar materiales, aceite, gasolina, etc., que se hallan almacenados en El Tambo.

En esta sección está trabajando el siguiente personal:

Ingeniería y Estudios de Líneas:

Un Ingeniero encargado, americano
Tres ingenieros, ecuatorianos y
Dos topógrafos, nacionales.

Construcción:

Un Superintendente interino, americano
Un Contador-Pagador, nacional
Un empleado de equipo y bodegas, americano, y
Un bodeguero, nacional.

NABON—OÑA

El equipo para los estudios de líneas de esta sección ha sido formado recientemente y no se ha hecho ningún informe por no haberse ejecutado todavía suficiente trabajo. El equipo hasta la fecha consiste de:

Un Ingeniero encargado, americano, y
Un Perfilero, nacional.

OÑA—LOJA

Todo el trabajo en esta sección nos fué entregado por Obras Públicas en junio 19 de 1941. Aunque existe una carretera angosta en parte alisada, entre Loja y San Lucas, en una distancia de 42 kilómetros, la línea corre por muchos cortes altos de tierra, los mismos que tienen tal inclinación, que nos ha obligado a mantener una fuerza de 50 a 100 hombres para poder tener la carretera abierta, limpiando derrumbamientos y construyendo paredes de retención.

De San Lucas, a una distancia de 13 kilómetros hacia Saraguro, se ha ejecutado el siguiente trabajo:

Moviendo tierra para graduación	m ³	6.200
Colocando roca para revestimiento	m ²	3.200
Trabajo de roca, puentes y alcantarillas	m ³	85

Después de seis semanas de trabajo, hemos logrado embarcar para Loja una cantidad de herramientas pequeñas y esperamos que desde ahora en adelante se aumente la cantidad de trabajo para ejecutarse. En el mes de agosto de 1941, emplearemos un mínimo de mil hombres más en esta sección, ya que es la intención de trabajar aquí enteramente por labor de mano, por motivo de la imposibilidad de introducir equipo pesado, ya que no hay camino u otra clase de transporte para este equipo.

Un equipo para estudios de línea está apresurándose para completar los estudios de la parte incompleta a Saraguro, la que esperamos terminar en dos meses.

Las fuerzas que en el momento están trabajando en esta sección es como sigue:

Superintendente
Ingeniero encargado

Ingeniero Ayudante
Ingeniero de Tránsito
Ingeniero Nivelador
Perfilero
Contador-Pagador
Dos Bodegueros
Dos Ayudantes de Oficina
Seis macheteros
Dos herreros
Cinco cadeneros
Un carpintero
Ciento veinticinco peones, y
Setenta y cinco destajistas.

SANTO DOMINGO A QUININDE

No siendo posible el transporte de equipo o de herramientas a esta sección, por motivo de que la carretera que se dirige a esta sección está todavía bajo construcción, sólo se ha ejecutado estudios de líneas en esta parte.

Hemos terminado unos 20 kilómetros de línea y es probable que los estudios para toda esta sección estén terminados antes del fin de año. Un Ingeniero americano y un Ingeniero Ayudante, nacional, están ejecutando el estudio de las líneas.

MANTA—JIPIJAPA

Por el momento sólo se está ejecutando el estudio de la línea. Cerca de 10 kilómetros se han completado y los estudios de toda la sección estarán terminados en los próximos tres meses.

En esta sección están trabajando los siguientes funcionarios:

Un Ingeniero encargado, americano
Un Ingeniero de Tránsito, nacional
Un Ingeniero de Nivel, nacional, y
Un Pagador, nacional.

Quito, a 30 de Junio de 1941.

(f.) Alfred Schaff."



ENTRE los documentos agregados a esta exposición, consta una síntesis del Informe de la Dirección General de Obras Públicas, documento que especifica, con los necesarios pormenores, el movimiento y avance, así como el costo, de los numerosos trabajos en los cuales ha intervenido el Ministerio durante este año, a partir del mes de julio del año anterior. No obstante, hay asuntos cuyos motivos y cuyo procedimiento de operación estimo conveniente consignarlos en estas páginas, y de ellos paso a tratar en las siguientes líneas:

CARRETERA ZUMBAHUA-MACUCHI.

EL ocho de abril de 1937, el Gobierno del Ecuador celebró con la "Cotopaxi Exploration Company" un contrato por el que dicha Compañía, compensando con la explotación aurífera de las Minas de Macuchi, se obligó a invertir hasta un millón de sucres en la construcción de un camino carretero que conduzca desde el mencionado asiento minero hasta un punto navegable del Río Quevedo. La expresada Compañía cumplió con lo estipulado e invirtió más de un millón de sucres en las obras; por cuyo motivo el Gobierno consideró conveniente celebrar con la misma Empresa otro contrato por el cual ésta se obliga a construir, por cuenta y riesgo del Gobierno, la carretera de Macuchi a Zumbahua y, posteriormente, de este punto, por Pujilí, hasta Latacunga, ya que la seriedad y solvencia de la Compañía hace presumir que la nueva carretera tendrá la más pronta y satisfactoria realidad.

EL Ministerio de Obras Públicas debía aprobar los estudios y la localización de la vía y la Compañía iniciar sus trabajos dentro del plazo de treinta días, a contar de la fecha de suscripción del contrato que tuvo lugar el 11 de enero del presente año.

EL Gobierno ha depositado en la Sucursal del Banco Central del Ecuador, en Latacunga, la suma de \$ 400.000,00, cantidad presupuestada por el año 1941, para cubrir los gastos consiguientes, los que se harán mediante la intervención de un ingeniero fiscalizador por parte del Gobierno. El producto del 80% del impuesto en el año de 1940 fué de \$ 434.651,26 con cuya diferencia será bonificada la partida correspondiente.

LA Compañía está facultada para cubrir los gastos que se efectúen y girar sobre el depósito mencionado.

UNA vez terminada la construcción del tramo entre Macuchi y Zumbahua, y si en tal momento no hubiere inconveniente alguno, las partes contratantes proseguirán los trabajos, del tramo hacia Latacunga, por Pujilí.

LA Compañía, de acuerdo con dicho contrato, rindió una garantía de CINCUENTA MIL DOLARES (50.000,00 dólares) para responder por los fondos que el Gobierno pone a órdenes de la Empresa.

EN la actualidad se realizan los trabajos consiguientes, de acuerdo con los planos aprobados por la Dirección General de Obras Públicas, hasta el kilómetro 4, a partir del asiento minero de Macuchi.

AGUA POTABLE DE ZARUMA

DADA la actual escasez de agua de la población de Zaruma, que no alcanza a satisfacer ni sus necesidades más apremiantes, lo que le obliga a recurrir al sistema de turno, con el propósito de obviar esta deficiencia, el I. Concejo del mencionado Cantón, viene, desde el año 1938, gestionando ante el Gobierno la consecución de los fondos necesarios para solucionar el problema del agua para dicha población.

SE ha estudiado el abastecimiento del agua para Zaruma, captando las aguas del río Muluncay, que son de propiedad del aludido Municipio, llevándolas respectivamente a los tanques de sedimentación, de filtro y de presión.

CON el objeto de ayudar económicamente a la realización de esta obra, la Asamblea Nacional de la República expidió, con fecha 26 de noviembre de 1938, una resolución, por la que destinaba la suma de DOSCIENTOS MIL SUCRES para varias obras de la provincia de El Oro, inclusive \$ 150.000,00 para la provisión de agua potable a la población de Zaruma, fondos que se tomarían del 6% adicional que paga la Compañía de Portovelo por impuesto minero, cantidad que depositará el Gobierno en el Banco Central a la orden del citado Concejo, para que se ejecute la obra del agua

potable, previa aprobación de los planos respectivos por la Dirección General de Obras Públicas. En vista de la resolución de la H. Asamblea, el señor Presidente Constitucional expidió el Decreto Ejecutivo N° 3 de 6 de Noviembre de 1938, destinando las cantidades que indica la mencionada resolución.

COMO el producto del impuesto minero del año 1938, por hallarse al final del año antedicho, no fué suficiente para permitir la entrega de la suma en referencia, el Gobierno, al expedir el Decreto Ejecutivo dando a conocer el Presupuesto Extraordinario de Obras Públicas para 1939, hizo constar las mismas cantidades que la H. Asamblea destinó para las obras en su Resolución del 26 de noviembre de 1938; es decir, que se mantuvo la asignación de \$ 150.000,00 para el agua potable de Zaruma; más no llegó a invertirse esta suma, por falta de estudios definitivos de la obra en referencia.

DURANTE el año de 1940, a pedido de la I. Municipalidad de Zaruma, el Ministerio entabló conversaciones con la Compañía de Portovelo para formalizar un contrato con la expresada Compañía, a fin de que asuma los trabajos de construcción en la obra integral. Dicho año se pasó en discusiones técnicas acerca de la mejor provisión del agua potable, de acuerdo con los dictados que contempla la ingeniería sanitaria y urbana en estos aspectos.

EL 30 de abril de 1940 se celebró ante el Notario doctor Daniel B. Hidalgo, de esta ciudad, la escritura de contrato con el Apoderado de la "South American Development Company", para la ejecución de varias obras necesarias para la conducción del agua, desde el río Muluncay hasta los tanques y la construcción de dos filtros rápidos, de un tanque de sedimentación de mampostería, provisión de 750 metros de tubería de acero de 4" de diámetro y colocación de esta tubería, todo esto por el valor de DOSCIENTOS MIL SUCRES, cantidad que constaba asignada en el Presupuesto Extraordinario de 1940. El contrato en mención se celebró por la autorización dada en Decreto Ejecutivo N° 16, de 26 de abril de 1940.

EN virtud de este contrato, la citada Compañía construyó un tanque de hierro para filtro rápido y adquirió 750 metros lineales de tubería de acero de 4" de diámetro, faltando por ejecutar las demás obras estipuladas en el contrato aludido. Así, pues, durante

el antedicho año de 1940, lo único que realizó la Compañía de Portovelo es lo que acabo de mencionar.

EN el Presupuesto Extraordinario del presente año, consta la asignación de CINCUENTA MIL SUCRES para el agua potable de Zaruma, cantidad que fué incrementada con \$ 200.000,00 más por Decreto Ejecutivo N° 495, de 14 de mayo último.

COMO la Compañía de Portovelo pidiera la ampliación del contrato anterior, por cuanto la asignación de \$ 200.000,00 era insuficiente para la realización de tan importante obra, en la que había que emplear tubería de 6" desde Muluncay, y habiendo el Concejo de Zaruma, por su parte, formulado un proyecto de contrato, rectificando el anterior, por el cual el Gobierno contribuía con \$ 250.000,00, la I. Municipalidad de Zaruma con \$ 100.000,00 y la "South American Development Company" con \$ 184.600,00 para la realización de la obra y en vista de que las insinuaciones planteadas eran ventajosas para la feliz terminación de tan anhelada obra, el Gobierno, por Decreto Ejecutivo N° 513, de 16 de mayo del presente año, autorizó a celebrar la escritura de contrato con el Apoderado de la Compañía de Portovelo; interviniendo también el Mandatario de la I. Municipalidad de Zaruma por el aporte económico de dicha Entidad a la obra enunciada.

LA Dirección de Obras Públicas ha calculado, según presupuesto, que la obra del agua potable demandará una inversión de \$ 534.600,00 para ponerla en servicio; por lo cual, a fin de terminar cuanto antes la obra, el Gobierno, con fecha 3 del mes próximo pasado, situó los \$ 250.000,00 a la orden de la referida Compañía en el Banco Central.

LA Compañía se compromete a ejecutar la construcción de una represa en el río Muluncay, con vertedero y compuerta de control; construcción de un tanque pequeño de sedimentación, de dos filtros rápidos, de otro tanque de sedimentación de mampostería para el caudal de 32.000 litros por hora, provisión de 50 metros de tubería de acero de 4" de diámetro para la instalación entre la cañería de 6" y el tanque de sedimentación de San Francisco; provisión de 9.500 metros de tubería de acero de 6" con los accesorios necesarios y su instalación desde el río Muluncay hasta conectar con la tubería de 4".

COMO compensación por la dirección técnica y por su contribución efectiva pecuniaria, la Compañía de Portovelo gozará del beneficio que el I. Municipio de Zaruma le concederá gratuitamente para el laboreo de las minas de un 15 % del volumen del agua de la cañería de 6", cuando le fuere necesario, siempre que dicha concesión no perjudique los servicios municipales.

A la presente fecha, la Compañía, ha comenzado a dar cumplimiento a lo estipulado en el contrato en referencia.

CARRETERA PIEDRAS-BUENAVENTURA

HALLASE en trámite el proyecto de Decreto por el cual la "South American Development Company" se compromete a terminar la construcción de la Carretera Piedras-Piñas, en el tramo de Piedras a Buenaventura.

DICHA vía es de grande importancia económica y estratégica para las comunicaciones del Litoral con la provincia de Loja, la que, algún día puede llegar a constituir la ponderada carretera Puerto Bolívar, por Loja, al Marañón, tan propugnada desde hace muchos años como la vía de penetración al Oriente ecuatoriano y de salida al mar Pacífico.

LA Compañía Minera de Portovelo tiene grande interés en esta ruta carrozable para el progreso de su asiento minero, y tanto por sus recursos económicos como por su contingente técnico, hacen esperar que esta obra será una realidad pronta, ya que así lo exigen las necesidades de esta rica zona, como los imperativos de esta dolorosa hora internacional.

LA Compañía norteamericana, procederá por cuenta y riesgo del Gobierno, como su Mandatario, en igualdad de condiciones que la "Cotopaxi Exploration Company", para la construcción de la vía Zumbahua-Macuchi.

EL Gobierno debe depositar a la orden de la Compañía, en la Sucursal Mayor del Banco Central del Ecuador, en Guayaquil, la suma de TRESCIENTOS MIL SUCRES, para atender a los gastos de la obra; pudiendo la Empresa hacer anticipos de dinero para evitar suspensión de los trabajos por falta de fondos.

LA Compañía debe rendir una caución efectiva de VEINTE MIL DOLARES (20.000,00 dólares), para responder por los resultados del trabajo y por los tractores y más herramientas que le entregará el Gobierno, el cual debe designar un ingeniero para fiscalizar el presupuesto de gastos y los trabajos a realizarse, tanto en la construcción del sector Piedras-Buenaventura como en el mantenimiento de la carretera en la parte que está ya terminada entre Piñas y Buenaventura.

EL referido proyecto de Decreto debe expedirse estos días, puesto que sólo falta la autorización del señor Presidente de la República, una vez que el H. Consejo de Estado dió la suya, y han informado favorablemente para que se verifique el contrato respectivo, el Procurador General de la Nación y el Contralor General.

*
* *

DESDE hace mucho tiempo ha sido un anhelo de la Capital el de dotar al Poder Legislativo de un edificio propio, que por su importancia arquitectónica y la amplitud y decencia de sus servicios, corresponda dignamente a la majestad de las funciones que dicho Poder ejerce. Como se puede apreciar, se trata del Palacio Legislativo.

RESPONDIENDO a esta necesidad el propio Poder Legislativo, en Decreto de 3 de noviembre de 1939, sancionado el 6 del mismo mes, creó un impuesto terminal y proporcional a todas las comunicaciones que cursan por las líneas telegráficas, cablegráficas y radiotelefónicas que se trasmitan para el Ecuador o se despachen de este país.

EN el deseo de elegir el lugar más adecuado para la construcción del Palacio en referencia, el mismo Congreso nombró una comisión formada por miembros de la Cámara del Senado y la de Diputados, y cuya designación recayó en el señor Julio E. Moreno, como Presidente, en los doctores Rafael H. Elizalde, Miguel Heredia Crespo, Enrique Arízaga Toral, Mariano Suárez Veintimilla y el ingeniero don José A. Gómez Gault.

LA Comisión, después de inspeccionar en esta ciudad seis sitios diferentes, como lo manifiesta su Informe fechado el 1º de no-

viembre de 1940, resolvió, por unanimidad, recomendar al Ministerio que edifique el Palacio Legislativo en la Avenida "18 de Septiembre" frente al Parque de Mayo, en el lugar que anteriormente ocupó el sitio el Hospital Militar y que ahora pertenece a la Caja de Pensiones.

DESEOSO el Ministerio de iniciar inmediatamente la construcción de aquel Palacio, hizo las gestiones del caso cerca de los propietarios del lote elegido, y, con tal motivo, la Caja de Pensiones por una parte y el Ministerio por otra, nombraron peritos avaluadores a los ingenieros Eduardo Pólit Moreno y G. Humberto Cevallos, respectivamente, los mismos que, basándose en el precio en que la Municipalidad de Quito había rematado el lote contiguo al del la Caja de Pensiones, también con frente a la Avenida "18 de Septiembre" avaluaron la antedicha propiedad en la suma de
\$ 3'117.967,16.

EN vista de lo exorbitante que resultó el avalúo del lote total, se acordó comprar únicamente las dos primeras manzanas, que fueron avaluadas en \$ 1'726.960,16; y puesto que el producto del impuesto hasta el presente mes no ha rendido sino la cantidad de \$ 612.127,05, el Ministerio, muy a pesar suyo, se ha visto en el caso de aplazar, hasta otro momento mas propicio, la construcción en referencia.

DETALLE DE LOS TRABAJOS REALIZADOS EN LAS OBRAS PUBLICAS NACIONALES, CON SUJECION A LAS PARTIDAS PRESUPUESTARIAS ASIGNADAS EN LOS PRESUPUESTOS ORDINARIO Y EXTRAORDINARIO DEL ESTADO

PROVINCIA DEL CARCHI:

	Inversión
Conservación y mantenimiento de la Carretera Occidental de Rumichaca-Tulcán-El Angel-Chota. Construcción de atarjeas y alcantarillas; lastrado y empedrado en una superficie de 72.180 m ²	\$ 57.367,65
Construcción de un puente de mampostería sobre la quebrada de San Luis, con una luz de 5 m. y reparación de los puentes Cuesaquita, Sigsal, Pistud y Duendes, en la carretera Las Juntas-San Gabriel-Juncal	70.929,42
Carretera El Angel-García Moreno-San Gabriel: Localización de 4 kms. desde El Angel hacia San Gabriel	6.065,00
Arreglo de las vías de Mira a San Isidro, y de Tulcán a la parroquia Maldonado y la carretera La Paz-Gruta de Rumichaca	13.579,44
Estudio de la ruta a seguirse para la construcción de la acequia de irrigación de la parroquia de Bolívar. Contribución de.	
Para la construcción de ésta	6.902,58
Construcción del tramo de la fachada de la Gobernación de Tulcán	21.484,06

PROVINCIA DE IMBABURA:

Mantenimiento de la carretera troncal Chota-Ibarra-Cajas. Ensanche de las curvas salientes entre Priorato (Km. 5) y Pimán (Km. 15). Reemplazo con un bóveda de mampostería en el tablero de madera sobre la quebrada San Rafael. Terminación de una alcantarilla de mampostería en la quebrada Espejo. Empedrado y reafirmado de 17.600 m ²	\$ 72.494,86
Reparación y habilitación de las carreteras Ibarra-Urcuquí-Tumbabiro, Salinas-Pablo Arenas, Otavalo a Cotacachi, Atuntaqui-Imantag, Cotacachi-Imantag y Otavalo-Quiroga.	

Inversión

Construcción del puente Plancharrumi de 18 metros de luz. Construcción de 100 metros de carretera, de 5 metros de ancho, desalojando 2.217 m³ de cangahua dura y roca en la sección Plancharrumi y el Molino.

Estudios de la variante Ilumán-Quinchuquí. Levantamiento del plano de los terrenos a expropiarse para la construcción de la variante La Esperanza, en la carretera Ibarra-Zuleta-Cayambe

\$ 63.702,43

Reparación y construcción de socavones, en una longitud de 80 metros, en la carretera Otavalo-Aguagrún. Desalojamiento de derrumbes, adquisición y transporte de materiales en la carretera Muenala-Intag. Desalojamiento de derrumbes, adquisición y transporte de materiales, para la renovación de los puentes Toabunche, Apuela y Cristopamba. Obras de defensa para los estribos de los puentes Nangulbí y Apuela

24.693,10

Terminación de la obra de agua potable de Cotacachi y estudios de canalización para la misma

163,45

PROVINCIA DE PICHINCHA:

Mantenimiento de la carretera troncal Cajas-Quito-La Unión y empedrado y afirmado de 46.720 m². Construcción de atarjeas y alcantarillas

\$ 84.261,96

Mantenimiento y consolidación de las carreteras que cruzan los valles de Los Chillos, Machachi, Tumbaco y Pomasqui

109.898,19

Construcción de la carretera Nono-Nanegal-Gualea ..

35.377,62

La Carretera Quito-Santo Domingo, de una longitud de 129 Kms., estará completamente terminada a fines de setiembre próximo. Desde agosto del año último, la sección Río Toachi-Santo Domingo, en una longitud de 29 Kms., se dió por contrato a los ingenieros señores Luis E. Iturralde y Luis R. Núñez. Verificados por los citados contratistas los trabajos de desbanque, construcción de cunetas laterales, de atarjeas de mampostería y de tubos de hormigón, cada 100 m. de distancia, de siete alcantarillas y la construcción de seis puentes de hormigón armado sobre los ríos Tuño, Alluriquin, Lelia, Taguaza. Tanti y Pisotanti, acaba de terminarse el puente sobre el río Guanasilla, faltando solamente por afirmar 10 Kms. de vía

488.086,67

En el sector Quito-Río Toachi, que se trabaja por administración se ha verificado un movimiento de tierra y conglomerado de 297.858 m³, provenientes de derrumbes y deslaves, a consecuencia del invierno. Construcción de atarjeas y alcantarillas. Afirmado en una superficie de 96.583 m²

336.217,53

En el edificio de la Universidad Central se construyó y va a entregarlo totalmente terminado el Paraninfo, en el cual debía realizarse la Conferencia Panamericana de Hacienda

Inversión

\$ 130.000,00

Se ha atendido a la reparación de los edificios fiscales donde funcionan las Oficinas del Ministerio de Hacienda, Registro Civil, Palacio de Justicia, Cuartel de Carabineros, casa pequeña anexa al Teatro "Sucre" Casa Presidencial y Palacio Nacional, en donde se ha cambiado la cubierta del Salón correspondiente a la Cámara del Senado

59.644,75

PROVINCIA DE COTOPAXI:

Mantenimiento de la Carretera Central La Unión-Latacunga-Cunchibamba. Empedrado de la calzada en la sección La Unión. Arreglo de la rasante en toda la longitud de la vía y arreglo de cunetas laterales. Encauzamiento del río, ensanche del cauce y levantamiento de muros secos para la defensa del puente Pansaleo

\$ 25.538,79

Reparación general en la sección La Moya de la carretera Lasso-Toacaso. Construcción de un kilómetro de carretera hasta Chisulche. Calzada de los estribos y arreglo del puente sobre el río Blanco. Construcción de un muro de ala, de la misma clase de fábrica, aguas arriba del puente. Encauzamiento del mismo río y desalojamiento de grandes bloques de piedra. Construcción del relleno inmediato al puente Chanchunga, formando, a la vez, muros secos para su defensa. Localización de 350 m. de vía

9.691,43

Construcción de 1 Km. de vía y un muro de sostenimiento en la Quebrada Zumbahua, de 30 m. de longitud, en la carretera El Corazón-Angamarca-Zumbahua

10.140,08

Construcción, especialmente de la sección Chantilin, en la carretera La Calera-Saquisilí-Lasso. Rectificación del cauce del río aguas arriba del puente Pumacunchi, de la carretera Guaytacamag-Saquisilí. Construcción de un muro de ala junto al estribo y calzada de los paramentos de los estribos con hormigón de cemento. Iniciación de la construcción, con la cooperación económica del Municipio de Latacunga, del estribo destruido del puente Alaquez. Estudio y acopiamiento de materiales en la construcción del puente Pumacunchi de la carretera Tanicuchi-Saquisilí

13.955,53

Reparación e instalación de los servicios de luz eléctrica e higiénicos en el edificio de la Gobernación

6.452,57

PROVINCIA DEL TUNGURAHUA:

Reparación del plano de la rasante y cunetas; desalojamiento de derrumbes en la carretera Cunchibamba. Ambato-

Inversión

Mocha-Urbina. Empedrado de la calzada de esta carretera, en una superficie de 9.270 m². En la sección baja de Cunchibamba se elevó la rasante de la vía, rellenándole con 2.560 m³. de cascajo y limpia de 702 m³. de tierra sedimentada en el túnel de descargue

\$ 26.337,15

Habilitación al tránsito de 22 Kms.; limpia de derrumbes; construcción de atarjeas y alcantarillas y reparación del puente denominado Pataló en la carretera que de Ambato conduce a Guaranda. Desalojamiento de piedras en el Km. 22, en un volumen de 6.832 m³

16.148,61

Ensanche, construcción de cunetas y atarjeas de mampostería y arreglo de la rasante en la carretera Pillaro-Patate-Baños

8.408,65

Idéntico trabajo se realizó en la Carretera Ambato-Pelileo-Baños. Habilitación de las vías Ambato-Cevallos-Benitez-Pelileo; Ambato-Quisapincha; Izamba-Pillaro y Pelileo-Guambaló-Cotaló

18.762,56

Para el mejor trazo de la carretera Quero-Sabañag, que más tarde unirá la ciudad de Ambato con la de Riobamba, se verificaron varios estudios preliminares por Jaloag y Gualcanga, llegando a la conclusión que la construcción de la carretera antedicha, se debe llevar por Gualcanga, y al efecto se activa la terminación de los estudios definitivos, para comenzar cuanto antes con la construcción.

La edificación del Cuartel de Carabineros de Ambato progresó notablemente y los tramos oriental y sur fueron los más atendidos. Construcción de paredes de mampostería, con un volumen de 115 metros cúbicos, en la Casa de Gobierno

31.605,14

PROVINCIA DEL CHIMBORAZO:

Arreglo de la rasante y empedrado en una extensión de 6 Kms. Arreglo de cunetas laterales y limpia de derrumbes en la carretera Riobamba-Chambo. En la carretera Riobamba-Licto se procedió a una limpia general, dejándola en perfectas condiciones de tránsito y se reconstruyó el puente "Juntas" de 22 m. de luz. Debido al último invierno la carretera Cajabamba-Guamote sufrió varias interrupciones del tránsito y los continuos aluviones ocasionaron la caída del puente San Martín, de cinco metros de luz, de hormigón armado. Se inicia actualmente la construcción de un puente provisional. La principal labor realizada en la carretera Riobamba-Cajabamba consiste en la calza del estribo norte del puente cercado. La compostura se ha realizado con hormigón simple y se ha rellenado el vacío, cuyas dimensiones fueron de 9 metros de largo por 1,5 de ancho y 1,5 de profundidad; ahora el puente de 8 metros de luz, se halla en perfectas condiciones de estabilidad

\$ 49.097,09

Inversión

Mantenimiento de los 55 kms. de la carretera Riobamba-Cuatro Esquinas-Mochapata y Cuatro Esquinas-Cajabamba \$ 21.452,46

Reparación y mantenimiento, renovación de lastrado, limpia de derrumbes, y cunetas y desagües en la carretera Riobamba-San Juan-Tililac 11.227,99

Defiriendo al gran interés que tenía la ciudadanía de la Provincia del Chimborazo por la ejecución de la carretera Riobamba-Guano-Quero, se ha prestado, desde el mes de noviembre del año último, una especial atención tanto en los estudios del trazo definitivo de la obra como en su construcción. Después de haberse realizado los recorridos previos, iniciándolos en la Provincia del Tungurahua, y habiéndose estudiado tres rutas, de acuerdo con las prescripciones técnicas adoptadas para esta vía por la Dirección General de Obras Públicas; esto es, gradiente máxima del 7%, radio mínimo de las curvas: 30 mts; tangentes mínimas entre curvas de diverso sentido: 20 metros y prohibición de recurrir a desarrollos artificiales, se escogió la ruta por Gualcanga, en la que es más factible construir una carretera de primer orden, en buen terreno y con menor costo que por cualquiera otra ruta. El trazo escogido sale de la población de Quero, sigue el camino construido en dos kms., se desvía hacia el Occidente y pasa la Quebrada Chilcahuaco para tomar por la hoyada de Gualcanga, subiendo hasta Sabañag con un desarrollo natural hasta el Cuello, donde empalma con el trazo efectuado desde Guano por Ilapo, en la Provincia del Chimborazo, el que tiene el siguiente recorrido: Guano, la parte construida hasta Alacaa sigue con gradiente máxima del 6% hasta la Quebrada Santa Teresita, sigue la pampa hasta la quebrada Seca, luego el anejo de Mulañag, continúa el ascenso hasta atravesar la quebrada Chozón y asciende a la población de Ilapo, y sigue hasta empalmar con la ruta localizada anteriormente cerca del cuello de Cahungi y termina en el mismo punto escogido para el paso de la quebrada Sabañag; la distancia de este trazo es de 24 kms. Para la construcción de esta carretera se ha destinado un equipo mecánico, avaluado en \$ 300.000,00. Se continúa la construcción desde Alacaa hacia adelante, y se ha empedrado una longitud de 2 kms., por 4 metros de ancho, entre Guano y Riobamba

27.741,76

En la carretera Nabag-Santiago, se construyeron tres kms., desde el 7 hasta el 10 y se efectuó estudios de localización hasta el km. 11 y la colocación de una poligonal de gradiente entre Nabac y Santiago, medida que alcanza a 42 kms.

11.760,15

Reparación de la carretera Cicalpa-Nabac. Localización del tramo Nabac-Pangor en una longitud de 10,7 Kms. Actualmente se construye la vía por contrato. Los gastos de localización cubrió el Municipio de Colta.—Prevía la aprobación

Inversión

del plan de trabajos a ejecutarse en la carretera Riobamba-Baños, se ha procedido a la reparación de la sección Riobamba-Penipe. En el tramo Penipe-Palitagua, construido totalmente por contingentes voluntarios, se mantiene una cuadrilla de jornaleros, para que en forma continuada procedan a la rectificación y arreglo definitivo de la calzada. Se sigue con la terminación del puente Balcaguán, de 7 m. de luz. Se construye el puente de Palitagua Chico, de 3 m. de luz, de mampostería en arco, y se ha reparado el puente colgante de Puela

\$ 9.264,80

Como varios puentes importantes de las carreteras y caminos amenazaban venirse al suelo, el Gobierno, en su afán de salvarlos, asignó \$ 10.000, con los que se atiende a los siguientes: puente de Quimiác, calza de un estribo; puente Juntus; puente Yasipán. En el puente de Puela arreglo del maderamen, sustitución de tensores de hierro varilla. Se ha resguardado el puente de armadura de hierro de Penipe con pintura contra oxidación

Agua Potable de Guano: Durante el 2º semestre de 1940 se replanteó en el terreno y se construyó 2 Kms. de zanja; construcción de los tanques de captación; fabricación de 1.200 tubos de hormigón de 300 y 250 milímetros de diámetro; colocación de los mismos en una extensión de 300 metros. Construcción de una alcantarilla chica y una grande. En el presente año no se ha hecho ningún trabajo, debido a que la asignación presupuestaria figura como subvención del Municipio de Guano

5 810,93

Agua potable de Guamote: Colocación de la tubería de hormigón; instalación de 3.200 tubos de 150 milímetros de diámetro; construcción de los tanques de captación y 72 pozos de revisión

8.585,03

Agua potable de San Andrés: Colocación de 300 metros de tubería de hormigón; construcción de tres pozos de revisión y tanques de decantación, filtro y presión, con todos los accesorios necesarios

2.712,82

Agua potable de San Juan: Terminación del tanque de presión e instalación de la red urbana, con seis grifos para el servicio público

4.370,61

Agua potable de Chunchi: Construcción de la tubería de 150 milímetros de diámetro. En el presente año, la asignación presupuestaria es subvención del I. Municipio de Alausí y la obra se encuentra actualmente paralizada

102,90

Luz eléctrica de San Juan: Estudio y levantamiento topográfico de la zona, para proyectar la obra en conjunto; todavía no se terminan los estudios

2.350,00

Edificios: Reparación de los edificios de la Gobernación y del cuartel de Carabineros de la ciudad de Riobamba.

	Inversión
Reparación de los servicios higiénicos y construcción de una caseta para el Guardián de los Talleres de Obras Públicas ...	\$ 6.470,89

PROVINCIA DE BOLIVAR:

Se ha mantenido en condiciones transitables los 104 Kms. de longitud de la principal carretera de esta Provincia por Tili-lac-Guaranda-Gualasay-Balzapamba. Ensanchamiento y reducción de la pendiente en el "Torneado". Construcción de un socavón lateral y relleno en lugar del antiguo puente de Chiriacu. Se está acumulando los materiales principales, para la construcción de dos puentes entre La Magdalena y Gualasay. Construcción de socavones en la sección Guaranda-Chimbo, lo mismo que en la de Tililac

	\$ 51.140,60
--	--------------

En toda la longitud de la carretera se ha venido lastrando permanentemente la carretera Guaranda-Catarama: de 57 Kms., tiene contruidos solamente 28 y por la escasa asignación presupuestaria, no ha sido posible continuar con los 38: sin embargo, se ha lastrado 2.135 metros cuadrados entre La Merced y Socavón: se desalojó 1.865 m³ de derrumbes entre Santa Fé y Cascajal; se estudió la ruta entre Aluvillo y Agua Santa, en una longitud de 4,7 Kms. y se construyó 1,5 Kms. en esta última sección

	16 137,59
--	-----------

Entre Guaranda y Guanujo, empedrado en una superficie de 2.773 m² y relleno en el Km. 18. Actualmente se trabaja, a fin de llegar hasta el Arenal, en el Km. 32

	\$ 539,68
--	-----------

Mantenimiento de los cuatro kilómetros contruidos de la carretera Guaranda-Echeandía. Actualmente se efectúa los estudios por Illubí, Killa y Cachiyacu, a fin de definir su trazo más económico y favorable

	15.195,17
--	-----------

En la carretera San Miguel-Chillanes, desde San Pablo de Atenas se lleva a cabo, mediante concurso de contingentes voluntarios, la explanación en toda su longitud de 32 Kms. Se ha comenzado el trabajo de ensanche y la construcción de puentes provisionales, situando \$ 10.000,00 para el objeto.

La principal labor en la carretera San Miguel-Balzapamba, ha consistido en la construcción de los estribos y alas de los puentes sobre el río Cristal y San Jorge, siendo el primero de 11,7 m. y el segundo de 9,6 m. de luz. Terminación de la variante desde la orilla izquierda del río Cristal, la que continúa hasta el río San Jorge, para empalmar con la vía que viene de San Miguel de Bolívar. Se activa la construcción de tableros de hormigón armado de estos puentes.

	30.105,30
--	-----------

En la Casa de Gobierno de Guaranda se han verificado trabajos de reparación, pintura de la fachada y modificación de dos balcones de la fachada lateral

	5.872,91
--	----------

Inversión

PROVINCIA DE LOS RIOS:

Consolidación de la vía en la sección Huaquilla-Mascota, en una extensión de 3.5 Kms. de la carretera Balzapamba-Playas de Montalvo-Babahoyo. Construcción de un puente, de 4 metros de luz, sobre la quebrada de la sección Chapiyacu, con estribos de mampostería

\$ 139.348,74

Reparación del camino Babahoyo-Pita, en 25 Kms. de longitud

10.147,36

PROVINCIA DE CAÑAR:

Reparación de los 57.5 Kms. de longitud que tiene la carretera desde el Tambo al Descanso. Se está acumulando el material necesario para sustituir uno de los puentes de madera en Charasol, con uno de hormigón armado

\$ 48.288,41

Se ha construido 11 Kms. en la carretera de Azogues a Rívera y se ha terminado la explanación en la carretera Azogues-Déleg

25.215,61

La Dirección Técnica de Obras Públicas de Cañar, prestó su colaboración al Municipio de Cañar y Alausi para los trabajos de suministro de agua potable de las poblaciones del Tambo y Chunchi.

PROVINCIA DEL AZUAY:

Constante trabajo de mantenimiento, mediante camineros y cuadrillas ambulantes, de las carreteras Descanso-Cuenca-Girón; Descanso-Paute-Gualaceo, y Gualaceo-Sigsig. La carretera Cuenca-Girón, en la sección el Portete (Km. 30) al Km. 42,5 (Girón), se encuentra debidamente atendida con el concurso de dos cuadrillas, de 30 jornaleros y el servicio de dos camiones para el transporte de material de afirmado y lastrado

\$ 84.089,14

En la carretera más importante que se construye en el Azuay y que es la de Girón a Pasaje, y cuyos trabajos se hacen con fondos del Presupuesto Extraordinario de Obras Públicas, se continúa con la construcción, desde el Km. 4, a partir de Girón. Esta vía dispone de un equipo caminero, el mismo que prestó servicios en el Campo de Aviación de la ciudad de Cuenca, y ahora se encuentra ensanchando la carretera Chicticay-Paute; una vez terminado con este trabajo, será trasladado a la carrera al Pasaje. Independiente de los trabajos de administración, se ha intensificado la construcción de esta carretera, con la concurrencia de seis destajistas, quienes han realizado un apreciable movimiento de tierra

203.651,83

Inversión

En la Oficina de Radio de Cuenca, se llevaron a cabo los trabajos del muro de cercamiento del edificio y las reparaciones generales del local.

No obstante tratarse de una obra que corresponde al Ministerio de Defensa, la Dirección Técnica de Obras Públicas del Azuay, presta su concurso en la construcción del nuevo campo de aviación, el cual fué ya inaugurado por el Sr. Presidente de la República.

A pedido de los Ilustres Ayuntamientos de Gualaceo, Sigüig y Paute, la Dirección Técnica Provincial ha prestado su concurso para la realización de varias obras municipales.

PROVINCIA DEL GUAYAS:

A la iniciación de la época de verano en el Litoral, se ha atendido la habilitación de las carreteras provinciales, habiendo merecido especial cuidado el arreglo de la vía Guayaquil-Portoviejo, por Guanábano y Guala, utilizando para el efecto equipos camineros

\$ 42.392.12

Siendo una impostergable necesidad la carretera estable al Campo de Aviación "Simón Bolívar", de Guayaquil, el Gobierno destinó la suma de \$ 60.000,00 para este objeto. Hasta la presente fecha se ha construido 1.700 metros, completamente afirmados y se continúa con este trabajo hasta terminar el afirmado en toda su longitud que es de 3,3 Kms.

Reconstrucción total de la terraza del edificio de la Gobernación y arreglo de las Oficinas en el mismo edificio

40.030.18

Sancamiento de Guayaquil: La escasa asignación presupuestaria que cada año se fija para esta importante obra nacional no permite activar los trabajos; sin embargo, el progreso de las labores dentro del periodo que informo, consiste en lo siguiente: Canalización de aguas servidas, para colocación de 4.800,34 m. lineales de tubería de hormigón; excavación de 5.990 m³ de tierra, en la apertura de zanjas; construcción de 15 pozos de revisión, con sus respectivas tapas de hormigón y construcción de 216 cajas de conexión. El relleno de las zanjas abiertas, para la colocación de la tubería de aguas servidas, ocasionó un movimiento de tierra con un volumen de 3.847,03 m³. Asimismo, para la canalización de aguas lluvias se abrieron zanjas para la colocación de 1.995 m. lineales de tubería de hormigón, de diversos diámetros, habiéndose excavado previamente un volumen de 3.658,33 m³ de tierra. Se fundieron 12 pozos de revisión con hormigón simple; se construyeron ocho sumideros y se colocó 21 parrillas de hierro.

Inversión

Pavimentación de calles: Colocado el alcantarillado respectivo, se procedió a la pavimentación de las calles y sus aceras. Se han colocado 1.493,20 cordones de hormigón para la formación de aceras. La superficie de hormigón colocada en la calzada de las calles alcanza a 501,45 m² y a 136,90 m² suma la superficie de hormigón fundido en las aceras. En el relleno de las zonas pantanosas se han utilizado 20.740,41 m³ de cascajo en trabajos por administración directa y 77.731,82 m³ en trabajos por contratistas particulares \$ 754.385,02

PROVINCIA DE MANABÍ:

La principal labor en lo que respecta a vialidad de la Provincia de Manabí, consiste en la habilitación para el tránsito carrozable de la mayor parte de los caminos provinciales que después del invierno quedan intransitables. La vía interprovincial Portoviejo-Guanábano, cuya longitud es de 124 Kms., ha sido reparada. Habilitación de las vía Bahía de Caráquez-Portoviejo, 67 Kms.; Chone-Limón, 30 Kms. y 60 Kms. en la red cantonal de Chone. Todas estas reparaciones se efectuaron con un equipo caminero. Desbrozose en 10 Kms. la vía San Vicente-Jama y la renivelación general del aero-puerto de la ciudad de Manta \$ 42.826,46

La crudeza del invierno ha traído como consecuencia, aparte de la inundación y destrucción de caminos, el abatimiento de dos puentes de madera: el de Picoazá, de 40 metros de luz y el de La Florida, de 15 m. de luz.

En esta Provincia, las obras que demandan imperiosa atención, son: la reparación del puente de hierro "San José", en Portoviejo; la reconstrucción del puente "El Olimpo" en la carretera Portoviejo-Chone y la construcción del puente "Bejuco" de la carretera Chone-Pescadillo. La realización de estas obras no podrá efectuarse con la escasa asignación de \$ 20.000,00 fijada en el presupuesto del presente año, si se toma en cuenta que es preciso invertir \$ 44.000,00 en el puente Portoviejo; \$ 40.000,00 en "El Olimpo" y \$ 33.000,00 en el de "Bejuco".

Otro grave problema que se presenta en Manabí es el deslizamiento del cerro Atacazo, en la zona del río Garrapata, por el cual se halla detenido el curso de dos ríos, los que han devastado una vasta zona agrícola de la Provincia. El Gobierno ha auxiliado con \$ 5.000,00 para ejecutar los trabajos de desagüe.

Muro de defensa en Bahía de Caráquez: El constante avance del mar por el noroeste de la población de Bahía, obligó a tomar las medidas del caso para defender el barrio de San Roque, y al efecto se realizó un sistema de defensa con-

Inversión

sistente en doble pilotaje de madera, enlazado horizontalmente con tablones y relleno con piedra bruta; procedimiento que ha provocado un fuerte y beneficioso estancamiento de arena, que ha disminuido la velocidad de las olas en la orilla y por consiguiente su carácter destructivo. En el muro sur de Bahía se ha continuado los trabajos de erección, habiéndose excavado 300 m³ bajo el agua para las fundaciones del muro; construcción de 10 caissons, con un volumen de 30 m³ de hormigón armado y 60 m³ de hormigón simple; y construcción de 233 m³ de hormigón simple en el muro de gravedad. Se ha invertido en estos trabajos la suma de

\$ 149.044,46

Agua potable de Portoviejo: Terminación de los tanques de reserva y presión, con la construcción de 19 m³ de hormigón armado; acabado del enlucido y sus terraplenes del sistema de filtro; construcción de 57 m³ de hormigón armado en los tanques de sedimentación; fundición de 23 m³ de hormigón armado, inclusive 246 m³ de excavación de tierra dura hasta diez metros de profundidad y 25 m³ de excavación en fango, a 13 m. de profundidad para la cimentación del tanque aludido; fabricación de 80 metros de tubería de hormigón de 500 milímetros de diámetro. En estas obras se ha gastado

98.989,95

En el presente año la referida obra ha pasado a ser municipal.

Agua potable de Manta: No se ha realizado trabajo alguno durante el año último; y en el presente, como la asignación presupuestaria es subvención para el I. Concejo Cantonal de Manta, la Dirección de Obras Públicas solamente se ha contratado a prestar su colaboración técnica.

Agua potable de Jipijapa: Acaba de aprobarse el proyecto completo de esta obra y se ha ordenado a la Dirección Provincial de Obras Públicas, para que inicie cuanto antes la construcción. Para la adquisición de materiales se ha situado un fondo rotativo de

20.000,00

PROVINCIA DE ESMERALDAS:

Circunstancias propias del relieve topográfico de la zona del río Teacne, obligaron a que fuese cambiada la ubicación proyectada para colocar el puente sobre dicho río, a otro sector más conveniente, aguas arriba, para que a la vez preste servicios, no solamente a la carretera a Quindé, sino también a la de Tabiazo. En los meses de junio a agosto del año anterior, se construyó el estribo norte para el puente, y no se continuó el trabajo por haberse encontrado que este estribo no reunía las condiciones de seguridad necesarias; y, después de varios estudios se resolvió abandonarlo y se escogió nuevamente como sitio adecuado el que primeramente se ha-

Inversión

bía designado para la instalación del puente, más próximo a la desembocadura del río Teaone en el Esmeraldas.

Se ha formulado el nuevo proyecto de fundaciones y estribos, el mismo que se halla aprobado; pero, como el invierno de este año ha sido uno de los más rigurosos, no se ha podido iniciar la construcción y solamente se ha procedido a acumular los materiales necesarios, tales como ripio, arena, hierro y cemento, y se espera que se establezca el verano para iniciar la construcción de los estribos y la colocación de la armadura metálica; mientras tanto, se construye la carretera Esmeraldas a San Mateo, que ha sido destruida por deslaves y derrumbes, ocasionados por las crecientes del río Esmeraldas.

\$ 43.076,50

Camino Teaone-Tabiazo: Construcción del camino de herradura y roza general en la trocha ensanchada; desbanques en 2 Kms. de longitud y limpia de derrumbes. Construcción de dos puentes de madera incorruptible, de 10 metros de luz. El invierno lo hizo intransitable y en la actualidad se han producido deslaves y nuevos zanjones que obligan a la construcción de nuevos puentes. Se ha dado comienzo a la primera roza y limpia general del camino, para luego verificar las reparaciones y continuar la explanación del mismo.

13.504,93

Camino Tachina-Camarones: Roza y limpia total en el verano del año pasado y se rellenó de cascajo una longitud de 4 Kms. Se re niveló la rasante y se construyeron cunetas entre el sitio Peña del Santo y Campo de Aviación. Actualmente se continúa los trabajos de reparación de esta vía.

Camino Teaone-Tonsupa-Atacames: Se ha procedido a la roza y limpieza general. Construcción de un puente de 10 metros de luz, con madera incorruptible en el Estero del Fúmpula. En el presente año se inició los desbanques a las entradas de este puente. Construcción de una trocha entre Súa y Same. Construcción de un camino desde Tachina al aeródromo, en una longitud de 1 5 Kms., con los drenajes necesarios. Inversión en las dos vías anteriormente citadas.

49 356,28

PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

PROVINCIA DE EL ORO:

En esta Provincia, como en la de Loja, la vialidad se atiende con las asignaciones del Presupuesto Extraordinario de Obras Públicas.

Carretera Piedras-Piñas: Esta carretera, cuya longitud es de 45.5 Kms. y ancho de vía 6 mtrs., se la ha construido utilizando equipos mecánicos combinados con 80 jornaleros para

Inversión

trabajos en roca dura, habiéndose efectuado la construcción desde el Km. 6 al 15, con un movimiento de tierra de 80.500 m³ en material suave y 10.220 m³ en roca dura; afirmado con piedra y arena, desde el Km. 6 al 16; construcción de 7 alcantarillas de mampostería de piedra con cemento en el Km. 1 y levantamiento de los estribos para el puente Feijóo, de 8 metros de luz, 6 metros de altura, empleando 220 m³ de mampostería de cemento. En el trayecto del Km. 36 al 40, se empedró la calzada con un ancho de 5 mtrs. y se construyeron 5 alcantarillas. Reparación del afirmado en los 25 Kms. de carretera entre Piñas y Pindo. Arreglo del camino de herradura Placer-Piñas, en una extensión de 20 Kms.

En este invierno, a fin de facilitar el intenso tránsito de acémilas en la sección Piedras-Buenaventura y de carros entre Buenaventura-Piñas-Pindo-Zaruma, se ocuparon a 160 jornaleros. La inversión total alcanzó a la suma de

601.399,30

Vía Rodil: Estudios desde el Km. 6 hasta el Km. 33 y replanteo hasta el Km. 18.

Desde el Km. 13 al 16, construcción de la vía con un ancho de 6 metros, y del Km. 16 al 23, con un ancho de 3 metros. Ensanche de la explanación abandonada del antiguo Ferrocarril del Amarillo, desde el Km. 6 al 12. Para la terminación de la trocha de esta vía, faltan solamente 10 Kms. y se ha invertido

143.377,44

En los trabajos enumerados, debo aclarar que el costo de la obra es relativamente elevado por el alto jornal que se paga a los trabajadores, debiéndose llevarlos de otras Provincias por la falta de braceros en el lugar.

Reparación general de caminos: Carretera Puerto Bolívar-Machala-Pasaje, de 32 Kms. de longitud; carretera Machala-Santa Rosa, 32 Kms. y se efectuó la construcción de tres puentes de madera sobre pilas de cemento y luz, de 6 metros, en el sitio Pomarroza (Km.20); carretera Santa Rosa-Arenillas-Chacras, 80 Kms. y Santa Rosa-Buenavista-Pasaje, 15 Kms.; construcción del puente Motuche, de 18 metros, en tres luces de 6 metros. Se ha gastado en los trabajos mencionados

120 999,26

Se están realizando los estudios para el trazo de las carreteras Pasaje-Chilla y Malvas-Zaruma; estudio de variantes del camino existente entre Arenillas y Chacras. Reparación del campo de aviación en Santa Rosa y arreglo del muelle de Puerto Bolívar

Con la intervención de un Delegado del I. Concejo Cantonal de Zaruma y del Representante de la South American Development Company, el Ministerio de Obras Públicas suscribió un contrato mediante el cual, la Compañía Minera de

Inversión

Portovelo se obliga a terminar la obra del agua potable de Zaruma, contribuyendo el Gobierno en el presente año con la suma de

\$ 250.000,00

La I. Municipalidad con \$ 100.000,00 y la Compañía citada con \$ 184.600,00. El agua que se capta en el río Mulumay se conducirá por tubería de acero, de 9", en una longitud de 9.5 Kms. hasta el tanque de decantación. Los planos de las obras de arte, tales como tanque de captación y desarenador y tanque de sedimentación, han sido formulados por la Sección de estudios de la Dirección General de Obras Públicas. Se confía que a fines del presente año, la población de Zaruma gozará de este beneficio indispensable. La suma de \$ 250.000,00 fué situada por el Gobierno a la orden de la expresada Compañía.

PROVINCIA DE LOJA:

Carretera Loja-Saraguro a Cuenca: Continuación de los trabajos de explanación, desde San Lucas, Km. 42, hacia Saraguro, Km. 65; mantenimiento y ensanchamiento de la vía desde Loja a San Lucas. La labor de desbanque hállase en el Km. 54. A partir de este punto se estudia una variante a Saraguro.

A causa del fuerte invierno, ocurrieron muchos derrumbes entre los Kms. 10 y 42, destacándose uno en el Km. 11, de 2.000 m³ de volumen de tierra a desalojar, y otro en el Km. 18, que ha interrumpido constantemente la vía desde el año 1939 hasta hoy. Se han producido otros derrumbes: en los kilómetros, 36 de 2.000 m³ y 39, de 4.000 m³ en los que se activa la limpia.

Se ha construido alcantarillas y atarjeas, para el drenaje de aguas lluvias, en la calzada de la carretera. El volumen de tierra removido para la construcción alcanza a 276.883 m³ y el del afirmado a una superficie de 70.885 m² y la longitud de las cunetas de plano y de desagüe es de 23.864 metros lineales. La inversión es de

350.661,54

Desde el 1º de junio último la "Ambursen Engineering Corporation" se hizo cargo de esta carretera.

Carretera Loja-Valladolid-La Victoria: Esta carretera sigue paralelamente la hoya del río Malacatos que en las grandes crecientes destruye la vía y se lleva grandes tramos de ella. La causa principal obedece a que los propietarios ribereños, en el afán de defender sus predios construyen tajamares, ocasionando con ello el estrechamiento del cauce del río. En el invierno las crecientes arrastran consigo estas defensas, causando la destrucción de la carretera y aún destruyendo las obras de arte, como sucedió en el Km. 16 con la alcantarilla abo-

Inversión

vedada de "Pueblo Nuevo". En Tagsiche, Km. 33, se conecta el ramal que va hacia la Victoria, cuya longitud de 9 Kms. se halla ya construida. En esta carretera están por construirse las obras de arte, el afirmado y lastrado. Falta por último la construcción del puente sobre el río Vilcabamba, de 20 mtrs. de luz

51 761,90

Carretera Loja-Pindo: En los años de 1936 y 1937 se construyeron las principales obras de arte, como son atarjeas, alcantarillas abovedadas y puentes. En el invierno de 1938, casi todas las atarjeas y alcantarillas se destruyeron, atribuyéndose a mala construcción, o a deficiencia de los mismos, para dar curso a un buen desagüe. En 1939 se procedió a su reconstrucción, dándoles mayores dimensiones que las primeras. En 1940 hubo que anotar nuevamente la destrucción de estas obras de arte, a causa del excepcional invierno. Ahora no puede aducirse a falta de técnica, ni a defectos de construcción, este último fracaso. Es de creer que obedece a la naturaleza del terreno que en su mayor parte está constituido por feldespatos que se halla en descomposición. Por esta causa el suelo sufre graves hundimientos en masa que destruyen las obras de arte y producen grandes derrumbes aún en zonas apartadas de la vía, que van a parar en las quebradas, represándolas, y, posteriormente, con las corrientes de las aguas, las arrastran, formando grandes aluviones, que van llevando todo lo que encuentran a su paso. Se estudia la manera de solucionar este problema. Se han limpiado los derrumbes en toda su longitud, desalojando 176.271 m³ de tierra; se ha afirmado en una superficie de 58.712 m² y se ha reconstruido las cunetas laterales, en una longitud de 16.892 metros lineales. En esta carretera se ha gastado

328 868,57

Carretera La Toma-Catiamanga: Los estudios preliminares de esta vía se efectuaron desde el Km. 27 al 38. El trabajo de desbanque se halla actualmente en el Km. 37; se ha afirmado y lastrado desde el Km. 7 hasta el Km. 10, donde se construirá el puente colgante, de 50 metros de luz, denominado "Boquerón", sobre el río Arenal. Se construyeron dos pequeños puentes de mampostería entre los Kms. 1 al 6. El volumen de tierra y roca desalojados en los desbanques asciende a 124.117 m³

248.647,10

Carretera Chinchas-Catacocha: Los estudios de la Sección Sigiro-Catacocha se comenzaron en 1940, quedando terminados los trabajos de poligonal, nivelación y laterales, a fines de dicho año. Esta sección presenta problemas verdaderamente difíciles para la delineación, a causa del terreno sumamente accidentado. La construcción entre Sigiro (Km. 85) y San Pedro Martín (Km. 96) se terminó con un ancho medio de 5 metros.

Desde el Km. 96 al 103 se ha construido una media vía para llegar a Catacocha. La sección Chinchas (Km. 65) a

Siguro, que fué trabajada con mingas, es necesario ensancharla y ejecutar las obras de arte definitivas

Inversión

\$ 194.605,86

Carretera Chuquiribamba-Catamayo: Se construyeron con contingentes voluntarios 4 Kms. desde Chuquiribamba a Chantaco y se procedió a terminar los estudios para escoger una ruta adecuada. La longitud del camino a construirse es de 35 Kms.; se continúa la construcción desde el Km. 4 hasta el 12 y desde el 15 al 17. Esta obra tiene un ancho de vía, hasta el Km. 7 de cuatro metros, desde éste al 12, tres metros y del 15 al 17 sólo de dos metros

27.015,47

El sector que no se trabaja aún, entre el Km. 12 al 15, será atendido por la Hacienda "Chichaca" que se extiende en toda su longitud.

Carretera Celica-Catacocha: El año pasado se construyeron 3 Kms. de carretera y en la actualidad se verifican los estudios para el trazo de la vía por Limón hacia Catacocha....

8.383,89

OBRAS ESPECIALES:

Palacio de Comunicaciones de Guayaquil: Para la confección de planos arquitectónicos y estructurales del Palacio de Comunicaciones de Guayaquil, se convocó licitadores para que, en el plazo de seis meses se presenten los anteproyectos con los cálculos justificativos, ofreciendo un premio de \$ 15.000.00 al autor del mejor proyecto, según así lo resuelva la Junta de Licitaciones. El plazo de esta licitación vencerá a fines de septiembre próximo.

Carretera Zumbahua-Macuchi: Por contrato celebrado con la "Cotopaxi Exploration Company", el 11 de enero de 1941, dicha Compañía se comprometió a construir esta carretera. Los trabajos se iniciaron a principios del mes de junio del presente año; para el efecto se ha situado en la Sucursal del Banco Central del Ecuador en Latacunga, a la orden de la citada Compañía, la suma de \$ 400.000,00. Los planos topográficos que ha presentado la Compañía, para la aprobación del trazado de la vía, por los cuatro primeros kilómetros, han sido recibidos y aprobados, y la construcción comenzó desde el Km. 1,0 hacia el río Pilaló.

FERROCARRILES

EN el Ecuador se inició la construcción de ferrocarriles en el tiempo en que nadie pensaba en impugnarlos oponiéndoles las ventajas de la carretera. El primero que se construyó fue el Ferrocarril del Sur, el cual ha determinado en el país una bien acentuada etapa de progreso. Esta línea vino a ser el vínculo más eficaz y sólido de la Costa y la Sierra. Operó profunda transformación material y moral en los pueblos beneficiados por élla. Su agricultura y sus industrias florecieron; élla fue el más poderoso agente de la civilización en el Ecuador.

TAN valiosos resultados provocaron una gran corriente en favor de este género de vías: se las quería en todas partes, y así se iniciaron varias otras que conocemos y que desgraciadamente están aún lejos de llegar a su término, pero cuya significación económico-política demanda imperativamente que el Estado haga todos los esfuerzos para llevarlas a la realización de las finalidades que se tuvieron en cuenta al iniciarlas. Pero esto requería ingentes gastos que en ningún momento estuvo en capacidad de afrontarlas por su cuenta el Erario Público y tuvo que resignarse a buscar la forma de llevarlas a feliz realización, mediante contratos suscritos con algunas Compañías. Sin embargo, el interés del Gobierno en llevar adelante este aspecto de la vialidad, está demostrado en la cuantía de las cantidades que anualmente asigna para su desarrollo y mantenimiento.

POR Decreto Legislativo, sancionado el 7 de octubre de 1939, se creó el Directorio General de los Ferrocarriles del Estado, que tomó a su cargo la construcción, explotación y mantenimiento de todas las ferrovías de propiedad de la Nación. A fin de evitar los innumerables inconvenientes y deficiencias que con esta nueva organización se presentaron, se vió la necesidad de reformarla, por lo cual, el 4 de octubre de 1940 se dictó el Decreto Legislativo corres-

pondiente, mediante el cual se introdujeron varias reformas importantes al anterior; entre ellas se dispuso que el Ministerio de Obras Públicas se encargase de la dirección, administración, construcción y reparaciones de los citados ferrocarriles, exceptuándose los de Quito-Esmeraldas y Sibambe-Cuenca, que siguen siendo administrados por Juntas especiales creadas para el efecto por el Decreto mencionado. Desde entónces, este Departamento tiene a su cargo:

EL de Guayaquil-Salinas, con una longitud total de 152 Kms.

EL de Puerto Bolívar-Pasaje, con una longitud de 25 Kms.

EL de Puerto Bolívar-Piedras, con una longitud de 75 Kms., y

EL de Bahía-Chone, con una extensión de 79 kms.

ES, pues, al movimiento de estas líneas al que voy a referirme, tomándolo en cuenta desde el 1º de noviembre de 1940, fecha en la que este Departamento los tomó a su cargo, hasta el 31 de mayo del presente año.

EL Ministerio inició sus funciones sobre los cuatro ferrocarriles, comenzando por organizar la Oficina General en Quito y las correspondientes Gerencias en Guayaquil, Machala y Bahía de Caráquez.

LA Oficina General en Quito fue organizada con los siguientes Departamentos y el personal capacitado para desempeñarlos:

Gerencia General
Secretaría
Auditoría General, y
Tesorería.

PARA la dirección y administración de cada uno de los ferrocarriles fue nombrado un Gerente, con el personal necesario para atender a la explotación y mantenimiento de la línea. En la actualidad ejercen la Gerencia los señores:

Jorge Alzamora Vela, en el Ferrocarril Guayaquil-Salinas; Gonzalo Pachano, en los Ferrocarriles de El Oro; y Gilberto Núñez C., en el de Bahía-Chone.

LAS asignaciones señaladas a cada uno de estos ferrocarriles para gastos de mantenimiento, construcción y mejoras, son las siguientes:

Ferrocarril Guayaquil-Salinas:

Entradas de explotación	\$	700.000,00
Impuesto ferrocarrilero recaudado en esta línea		55.000,00
Proporción del Impuesto Ferrocarrilero recaudado en la línea del Ferrocarril del Sur		222.000,00
Subvención Fiscal, según Decreto Legislativo de 4 de octubre de 1940		300.000,00
SUMAN	\$	1.277.000,00

Ferrocarril Bahía-Chone:

Entradas de explotación	\$	220.000,00
Impuesto Ferrocarrilero recaudado en esta línea		25.000,00
Proporción del Impuesto Ferrocarrilero recaudado en la línea del Ferrocarril del Sur		119.000,00
Subvención Fiscal, según Decreto Legislativo de 4 de octubre de 1940		200.000,00
SUMAN	\$	564.000,00

Ferrocarriles de El Oro:

Entradas de explotación	\$	450.000,00
Impuesto Ferrocarrilero recaudado en esta línea		50.000,00
Proporción del Impuesto Ferrocarrilero recaudado en la línea del Ferrocarril del Sur		147.050,00
Subvención Fiscal, según Decreto Legislativo de 4 de octubre de 1940		200.000,00
SUMAN	\$	847.050,00

EN resumen: la cantidad que anualmente les está señalada a estas líneas, en total, asciende a \$ 2'688.000,00.

ADEMAS, del empréstito del "Export-Import Bank" se tomó, para los Ferrocarriles del Estado la cantidad de 200.000,00 dólares, de los cuales, el 75.9 % o sea, la cantidad de 115.460,00 dólares, corresponde a los que se hallan adscritos al Ministerio de Ferrocarriles, entendiéndose que esta cantidad será empleada exclusiva-

mente en la adquisición de material rodante, maquinaria para talleres, repuestos de locomotora, etc.

Explotación.—Los ingresos de los cuatro ferrocarriles, en los cinco primeros meses del año en curso, ascendieron a la suma de \$ 696.429,47, contra \$ 570.867,00, que fueron los presupuestados como entradas probables hasta el 31 de mayo del presente año, lo que deja un superávit de \$ 125.562,47. De la entrada obtenida, o sea la suma de \$ 696.429,47, el 68.08 % corresponde a entradas por concepto de pasajes y el 31,92 % a entradas en concepto de fletes.

Mantenimiento.—El invierno del presente año ha sido excepcionalmente fuerte en la región del Litoral, siendo los ferrocarriles de esta zona los que quizá más han sufrido por causa de él. Entre los daños causados por el rigor invernal en los ferrocarriles de la Costa anotaré la pérdida de cuatro puentes que fueron arrebatados por la corriente en la línea Guayaquil-Salinas; además, en el Km. 50 de la misma vía, al norte de la estación de Bajada, el río arrastró un pequeño puente y provocó un deslave de cincuenta metros de longitud por cinco metros de altura. Igualmente, en los Ferrocarriles de El Oro, se produjeron una serie de derrumbes de consideración, especialmente entre Arenillas y Piedras, por lo que hubo que suspender el servicio de trenes entre estos lugares, aunque por un tiempo relativamente corto. Pero el ferrocarril que más ha sufrido las consecuencias del riguroso invierno ha sido el Bahía-Chone, en donde las grandes crecientes de los ríos ocasionaron inundaciones y derrumbes de alguna magnitud. El Ministerio ha desplegado el más oportuno interés para que estos desperfectos no alteren el movimiento regular de las líneas, lo que se ha conseguido, con sólo breves horas de suspensión del tráfico y, en ciertos momentos, también de trasbordo.

Mejoras.—Aunque sólo se trata de los cinco primeros meses del año en curso, en este tiempo se han hecho algunas mejoras, entre las que citaré las más principales:

ADQUISICION de un motor "Diesel" de 12 H. P. para los Talleres en Machala; adquisición y entrega al servicio de dos autocarriles nuevos para pasajeros en la línea de Puerto Bolívar-Pasaje; en el Ferrocarril Guayaquil-Salinas se ha construido un desvío, incluso el edificio para estación, en el Km. 91, para servicio de la Compañía Petrolera Internacional; se ha construido, además, el edi-

ficio para estación en Villagota, Km. 81; al Taller Mecánico de Guayaquil se le ha dotado de una maquinaria, compuesta de un juego completo de tornos, taladros, etc., cuyo costo ascendió a la suma de \$ 75.000,00; han llegado ya del Exterior y tenemos en existencia una buena cantidad de pinturas para puentes, carros, etc.; clavos y pernos de vía, y después de pocos días recibiremos otros materiales pedidos por el Ministerio. Pero la más importante adquisición del año será, probablemente, la de los diez autocarri-les fabricados en los Estados Unidos, de acuerdo con los mayores adelantos y los mejores modelos conocidos hasta hoy. De estos autocarri-les que pronto llegarán al país, se destinará cinco al Ferrocarril Guayaquil-Salinas. Estas unidades tienen una capacidad para treinta y ocho pasajeros y están equipadas con motores cuya fuerza será suficiente para arrastrar hasta dos carros de remolque, con igual capacidad que los carros motores. Para los Ferrocarriles de El Oro y de Bahía-Chone vendrán cinco unidades, un poco más pequeñas, con capacidad para veintiún pasajeros, pero tendrán las mismas condiciones de confort y comodidad que los del Guayaquil-Salinas.

LA operación de los ferrocarriles a cargo de mi Departamento, puede apreciarse mediante la comparación de los rendimientos obtenidos y la diferencia de entradas durante el corto período del 30 de junio de 1940 al 30 de junio de 1941:

FERROCARRILES	1940	1941	Saldo en favor
Guayaquil-Salinas	\$ 35.378,27	\$ 116.768,11	\$ 81.389,84
Bahía-Chone	.. 20.286,10	.. 22.891,50	.. 2.605,40
El Oro	.. 33.050,04	.. 57.864,99	.. 24.814,95
TOTALES	\$ 88.714,41	\$ 197.524,60	\$ 108.810,19

CADA uno de ellos, como se ve, ha mejorado notablemente en sus rendimientos, hasta arrojar a favor del fisco, el apreciable saldo de \$ 108.810,19, en total.

ESTE y otros resultados hablan con elocuencia del interés y celo que se ha desplegado durante el corto lapso de un año de labor en el servicio de ferrocarriles, por lo cual estoy enteramente seguro de haber hecho cuanto ha sido posible en beneficio de la República.

C O R R E O S

SE ha dicho, con sobrada justicia, que el servicio de correos abarca ampliamente un sistema de carácter universal, puesto que este se halla comprendido en su desenvolvimiento general a los tratados y convenios que han legislado los Representantes de todos los países que integran la "Unión Postal Universal".

DURANTE los últimos tiempos, el servicio de correos, ha cobrado una importancia trascendental en la vida ecuatoriana, si se le reconoce que dentro de su organización estatal y desarrollo progresivo ha alcanzado la más halagadora recompensa, en lo que se refiere a su rendimiento económico y a la celeridad del transporte de comunicaciones aéreas, en combinación con el que se hace por medio de vehículos motorizados hacia los ramales de conexión.

SERVICIO INTERNACIONAL

A pesar de las grandes convulsiones bélicas por las que atraviesa en estos momentos la humanidad, existe latente en el corazón de los pueblos un innegable anhelo de relacionarse entre sí, de romper las barreras que los separan y los abismos que los alejan, para, en una sola comunión de ideas y de sentimientos, marchar hacia la conquista del progreso y la civilización que cada día tienen perspectivas más amplias y senderos más numerosos.

CONSECUENTEMENTE con la política de acercamiento ibero-americanista, y siguiendo el desarrollo de las actividades postales internacionales, el mes de setiembre del año que decurre debía tener lugar en la ciudad de Río de Janeiro (Brasil), el V Congreso Postal Americo-español.

ACORDADA la fecha de apertura de tan importante Asamblea, el Director de la citada Oficina Internacional, Dr. Arturo Quezada, requirió oportunamente el envío de las proposiciones que el Ecuador tuviere a bien formular, a fin de que, una vez reunidas y conocidas, sean estudiadas previamente por las respectivas oficinas postales de los países concurrentes al Congreso, a fin de poder llegar después a conclusiones definitivas. Igualmente, la mencionada Oficina insistió en el nombramiento de la Delegación que representaría al Ecuador en el precitado Congreso.

EL Gobierno ecuatoriano convencido de la importancia que reviste para nuestro Ramo Postal la obra elevada y fecunda que debe desarrollarse en esa reunión, designó inmediatamente la Delegación que debía concurrir a Río de Janeiro —Sede del Congreso— y preparó de antemano las ponencias que debían someterse al ilustrado criterio del Congreso, formado siempre por destacadas personalidades de todos los países de habla hispana. Desgraciadamente, cuando se trataba de dar realidad a este importante acontecimiento para la vida del país, se opuso a este anhelo la tenaz contienda europea, obligando a los iniciadores a postergar dicha reunión, para cuando hayan cesado las hostilidades mundiales.

ENTRE las necesidades que afectan la buena marcha del servicio internacional de correos cabe hacer presente en este Capítulo de mi Informe, la imperiosa necesidad de crear una Secretaría del Servicio Internacional, oficina que debe encargarse del estudio detenido y concienzudo de los innumerables problemas que contempla el Ramo de Correos en lo referente a legislación postal, convenciones, tratados, proposiciones, preparación de proyectos, revisión de tasas externas, etc., etc. Actualmente dichos servicios se hallan a cargo de la Secretaría de la Dirección General de Correos, la que por la amplitud de sus labores, así como por la complejidad que estos asuntos postales internacionales revisten, no está en capacidad de atender de manera satisfactoria los innumerables problemas que este servicio demanda.

ANTERIORMENTE venía funcionando adscrita a la Dirección General de Correos, la Oficina de Estadística Interna e Internacional, la que por razones de conveniencia administrativa pasó a formar cuerpo de la Auditoría General de Obras Públicas, según Decreto Ejecutivo N° 155 de 11 de febrero del presente año.

SERVICIO INTERNO

SI se toma en cuenta las ventajas que ha proporcionado al público el servicio postal, mediante el aceleramiento de los despachos aéreos, se observa que, en realidad, las tasas de porte no estaban en relación con las importantes innovaciones que últimamente se han introducido en el Ramo; es así que por Decreto Ejecutivo N° 10, de 12 de Diciembre del año próximo anterior, fueron modificadas las tarifas básicas postales en un 40 % de acuerdo con las disposiciones que le señala la Convención Postal Universal, sobre las fijadas en francos oro que concede a los países componentes.

MUCHAS y poderosas fueron las razones que tuvo este Ministerio para proceder a la modificación anotada. En primer lugar, las tasas comunes que regían hasta el año anterior, acusaban un nivel bastante desfavorable con relación al franco oro, moneda internacional que rige los pagos postales. Añadiré a esto que desde hace veinte años nuestra moneda ha sufrido una descendente devaluación lo que ha originado que su poder adquisitivo haya, igualmente, rebajado en forma considerable y, por lo mismo, nuestro país se hallase en notoria incapacidad para la cancelación de créditos postales contraídos con las Administraciones extranjeras. Además, durante todo este lapso en que nuestra moneda ha venido experimentado esta devaluación, no se había verificado un reajuste de tarifas que estuviesen en consonancia con las necesidades de la época y los fuertes egresos que experimenta el Gobierno en el mantenimiento de este servicio público.

ATENTAS estas razones primordiales ya explicadas y otras muchas que podrían aducirse en su favor, se efectuó la fijación de los siguientes valores:

	Portes en francos oro	Equivalencias en sucres
Cartas y Tarjetas Cartas:		
Por cada 20 gramos o fracción, radio local	0.03061	0,15
Radio general	0.06122	0,30
Tarjetas postales:		
Simples	0.03061	0,15
Con respuesta pagada	0.06122	0,30
Tarjetas de cumplido:		
Abiertas, radio local	0.020406	0,10
Abiertas radio, general	0.040812	0,20

	Portes en francos oro	Equivalencias en sures
Papeles de Negocio:		
Por cada 50 gramos o fracción	0.06122	0,30
Impresos en general:		
Por cada 50 gramos o fracción	0.020406	0,10
Impresiones en relieve para ciegos:		
Por cada 1.000 gramos o fracción	0.010203	0,05
Muestras de mercaderías:		
Por cada 50 gramos o fracción	0.06122	0,30
Expedientes judiciales:		
Por cada 50 gramos o fracción	0.06122	0,30
Encomiendas o bultos ordinarios:		
Por cada 50 gramos o fracción	0.081624	0,40
Cartas o cajas con valor declarado:		
Comisión sobre el monto más la tasa de las cartas or- dinarias, según el peso		3%
Encomiendas de dinero al descubierto:		
Oro sellado o billetes, sobre su valor		3%
Plata sellada, sobre su valor		4%
Dinero de Banco, al descubierto:		
Oro sellado y billetes sobre su valor		2%
Plata sellada, sobre su valor		3%
Dinero de Banco en cuentas o cajas con valor declarado:		
Comisión sobre su valor		2%
Derechos especiales:		
Derecho fijo de certificación	0.09183	0,45
Aviso de recepción:		
En el momento del depósito	0.09183	0,45
Con posterioridad	0.192033	0,95
Reclamaciones o peticiones de datos	0.15305	0,75
Servicio por expreso	0.09183	0,45
Retiro del servicio de una pieza o modificación de dirección	0.09183	0,45

	Portes en francos oro	Equivalentes en sucres
Aviso de recibo de un objeto por expreso:		
En el momento del depósito	0.09183	0,45
Con posterioridad	0.192033	0,95
Emisión de libranzas:		
Fuera de la tasa de envíos de dinero al descubierto:		
De 1 a 50 sucres	0.040812	0,20
De más de 50 sucres	0.06122	0,30
Reexpedición de encomiendas al interior:		
Una tasa igual a la que se cobra al tiempo de su expedición.		
Aviso de entrega de una encomienda interna	0.09183	0,45

POSTERIORMENTE se expidió el Decreto Ejecutivo N° 33, de fecha 15 de enero próximo pasado, por el cual se derogaba el anterior en la parte que a la tarifa de correspondencia enunciada se refería y determinaba estas tasas modificatorias:

Impresos en general:	
Por cada 50 gramos o fracción	\$ 0,02
Muestras de mercaderías:	
Por cada 50 gramos o fracción	.. 0,05
Encomiendas o bultos ordinarios:	
Por cada 50 gramos o fracción	.. 0,05
Cartas o cajas con valor declarado:	
Comisión sobre el monto más la tasa de las cartas ordinarias, según el peso, hasta cien sucres	1%
De más de cien sucres	3%
Encomiendas de dinero al descubierto:	
Oro sellado o billetes, hasta cien sucres	1%
De más de cien sucres	3%
Plata sellada o níquel, hasta cien sucres	2%
De más de cien sucres	4%

CUANDO el público pudo apreciar la celeridad con que cursaban sus envíos, encontró plenamente justificado el aumento en las tasas de correspondencia ordinaria: pues, es necesario indicar que antes de expedirse los mencionados decretos ejecutivos, toda la co-

correspondencia ordinaria viajaba por vía terrestre. Con las reformas de mejoramiento que se han introducido, se ha llegado a obtener que la totalidad de envíos ordinarios se los haga por avión, a lo largo de la red de transportes que efectúa según contrato la Compañía "Sedta", lo cual beneficia inmensamente a un considerable número de poblaciones.

A más del transporte que se realiza por vía aérea de la correspondencia ordinaria, con sólo el porte común, el Ministerio de mi cargo dió algunas normas a la Dirección General de Correos para que realizara ensayos en la remisión de correspondencia oficial, (bultos y encomiendas). Después de varios experimentos al respecto se logró implantar definitivamente este servicio mediante el recargo de un cupo de intercambio proporcional, tomándose como referencia el peso bruto de las valijas ordinarias aéreas y compensándose en una proporción de 5—1 el despacho de encomiendas entre cada Oficina.

NECESARIAMENTE para dar firmeza a la citada mejora se hacía indispensable reformar el contrato de transportes entre el Gobierno y la Compañía "Sedta" y, por Decreto Ejecutivo N° 2, de 6 de enero último, se celebró con dicha Empresa un nuevo convenio en el que entre otras obligaciones se compromete a transportar en cada viaje 250 kilos de valijas postales, disponiéndose para ello de 1 1/4 metros cúbicos en las aeronaves, quedando obligado por su parte el Gobierno al pago de diez sucres por cada kilogramo de correspondencia. Esta cuenta se liquida mensualmente en la respectiva contabilidad.

ASIMISMO, la tarifa de paquetes postales con la República de Venezuela fué objeto de nuevas reformas; pues, a raíz de la declaración de insubsistencia de la salvedad establecida en el protocolo final del Acuerdo referente a encomiendas postales, suscrito en Panamá, facultaba a esta Nación para no admitir en su servicio la remisión de paquetes cuyo peso excediese de cinco kilos. Por esta razón el Gobierno se vió precisado a dictar el 21 de noviembre de 1940, un Decreto Ejecutivo por medio del cual se establece la siguiente tarifa;

Por paquetes de:

1 Kilo	\$ 16,10
5 kilos	" 22,65
10 kilos	" 41,50
15 kilos	" 54,42
20 kilos	" 71,75

EN la misma fecha se dictó el Decreto Ejecutivo N° 6, que al entrar en vigor el primero de diciembre último, fijó sobretasas para cada 5 gramos o fracción de peso en la correspondencia destinada a Hawai, Isla Cantón, Nueva Caledonia y Nueva Zelandia, sobretasas que deben aplicarse aparte de las establecidas en el grupo "F". Para esta conexión se aprovechó los servicios de las aeronaves que recorren la línea de San Francisco-Los Angeles-Honolulu-Isla Cantón-Noumea-Aukland y para lo cual el correo de Estados Unidos de América, ofreció su valiosa cooperación.

APARTE del contrato existente con la Compañía "Sedta", el Gobierno firmó otro de la índole con la Compañía de Transportes Aéreos "Panagra", en su patriótico empeño de intensificación del servicio. En el contrato en mención, suscrito el 27 de diciembre último, se estipula que la "Panagra" debe efectuar siete viajes semanales en el interior de la República, alrededor de las ciudades de Quito, Guayaquil, Cuenca, Loja, Manta y Esmeraldas, con sujeción a los itinerarios establecidos y que son del conocimiento general. Igualmente, la Compañía "Sedta" efectúa cuatro vuelos durante el mismo tiempo y se espera que en un futuro próximo dicha Compañía extenderá su radio de acción, una vez que haya asegurado la adquisición del combustible necesario.

ES indudable que el establecimiento del servicio postal aéreo que, relativamente, data de hace pocos años en nuestro país, ha revolucionado el campo de las comunicaciones postales. El avión con su comodidad, eficiencia y rapidez, ha eliminado muchos inconvenientes que en la utilización de los antiguos medios de transporte se presentaban. Grandes distancias cuyo recorrido, anteriormente, duraba muchos días y suponía el vencimiento de innumerables dificultades, pueden ser en la actualidad, gracias a este moderno implemento de la civilización, cubiertas en pocas horas, con enorme celeridad y sin que se presenten obstáculos que pueden retardar en forma alguna los itinerarios fijados de antemano por las Empresas de Transportes Aéreos.

EL servicio terrestre, si bien no deja de tener enorme utilidad dentro del Ramo Postal, ha perdido, sin embargo, gran parte de su antigua importancia y eficacia, debido a múltiples causas. La vida moderna, con su fiebre de vértigo y dinamismo, requiere cada día mayores atenciones en el desarrollo de sus actividades. Los medios de transporte y comunicación, así terrestre como fluviales y marítimos, por su misma naturaleza, no pueden desarrollar altas

velocidades, teniendo además que salvar las numerosas y, grandes dificultades que se presentan en su recorrido, ya en lo que se refiere a la falta de caminos, carreteras y líneas férreas, ya también por los enormes gastos que demandan la construcción y mantenimiento de tales vías. Era, pues, menester, buscar un nuevo medio que siendo más rápido elimine, a la vez, todos los obstáculos que impedían el desarrollo de los transportes y comunicaciones.

MANIFESTE ya que en el Ecuador el establecimiento del servicio postal aéreo interno data desde muy poco tiempo; y sin embargo, este cortísimo lapso ha demostrado muy claramente las ventajas que ofrece en todos los órdenes y actividades que se desarrollan en el país.

PARA hacer resaltar esta conveniencia e importancia será necesario efectuar una breve comparación con los antiguos sistemas postales usados en la República, a fin de destacar mejor su importancia.

NUESTRAS vías terrestres de comunicación todavía adolecen de algunas imperfecciones; curvas cerradas, gradientes excesivas, escasa anchura, son inconvenientes para asegurar una normalidad de servicio motorizado entre las poblaciones. Además, la falta ya anotada del suficiente número de caminos hace imposible la comunicación rápida entre las diversas ciudades de la República, especialmente durante la estación de las lluvias en que estos inconvenientes aumentan considerablemente con los derrumbes, deslaves y aluviones que se producen, debido a la constitución geológica del terreno que dificulta notablemente en muchas regiones el tránsito regular de vehículos y acémilas.

EN lo que a las vías fluviales y marítimas se refiere, carecemos asimismo, de lanchas o barcos que puedan prestar un servicio rápido y oportuno, a lo cual se debe añadir el largo tiempo que se emplea en su recorrido, con el consiguiente perjuicio de la alteración de itinerarios.

POR estas y otras razones que no hace falta seguir abundándolas, ya que de todos son conocidas, se puede aquilatar las ventajas que proporciona al país el servicio postal aéreo, que ha permitido un intercambio rápido, económico y eficiente en las actividades agrícolas, comerciales e industriales de la República.

EN prueba de este acerto citaré como caso concreto la rapidez con que hoy se efectúa el intercambio postal entre varias provincias de la República, por medio del correo aéreo; así, la correspondencia destinada a las provincias del Guayas, Manabí, Esmeraldas, Azuay y Loja que se despacha por avión, es distribuida a las pocas horas de expedida de esta Capital y encaminada el mismo día a los demás lugares de destino. Esto contrasta con la antigua forma de enviar valijas a Manabí y Esmeraldas, utilizando motovehículos que demoraban muchos días en llegar a su destino; los mismos inconvenientes se han presentado en los despachos por vía terrestre a las demás provincias, por las contingencias de derrumbes, imposibilidad del tráfico, lentitud de los medios de locomoción, asaltos, robos, etc., que naturalmente eran causas para la tardía recepción de correspondencia, ocasionando así demoras perjudiciales a los intereses comerciales y al público en general que utiliza el servicio de correos.

CON el establecimiento del Servicio Postal Aéreo Interno se ha eliminado en parte la vieja costumbre de despachar la correspondencia, bultos, valijas, etc., encomendadas al Correo, por medio de buses particulares, cuyo empleo, restaba considerablemente las entradas fiscales que, computadas anualmente alcanzaban a fuertes sumas, además de los muchos inconvenientes que se presentan en la utilización de este servicio.

*

* *

Otras Líneas Postales.—Si bien es verdad que en el Presupuesto del presente año se logró un pequeño aumento en el rubro correspondiente al mantenimiento de líneas postales, cuya asignación alcanza a la suma de \$ 393.400,00, esta cantidad es aún insuficiente para cubrir las numerosas necesidades del Ramo. Actualmente funcionan 178 líneas postales entre terrestres y marítimas y su mantenimiento constituye un problema de difícil solución, por la falta de elementos y medios económicos que imperiosamente necesitan.

CON una partida así, extremadamente reducida, es imposible pensar en la prolongación de este servicio y satisfacer ampliamente el pedido de varias poblaciones que se encuentran situadas fuera de la ruta postal. Si se desea que el Correo alcance su beneficio a los

lugares apartados de los centros civilizados, dótesele de los medios económicos necesarios, procúrese incorporar racionalmente su organización a base de un presupuesto equilibrado, dándole carácter de fijeza y desterrando la eterna inmutabilidad en la que hasta hoy se lo ha colocado, por la deficiencia de las rentas que año tras año se le asignan.

A pesar de la estrechez presupuestaria, se ha podido implantar la creación de las siguientes oficinas postales:

LA Libertad, en el Carchi; Caranqui, La Esperanza, Angochagua y Lita, en Imbabura; Once de Noviembre, en Cotopaxi; Atocha, San Bartolomé, Juan Benigno Vela y Montalvo, en Tungurahua; Cubijes, Pungalá y Sevilla en Chimborazo; Vilcabamba, Yangana y Guachanamá en Loja; y el Recinto Pichengal en Esmeraldas. Asimismo, se han creado durante el presente año, las Administraciones de Correos de El Tingo, Déleg, Nabón, San Pedro y Guabo, situadas en las Provincias de Cotopaxi, Cañar, Azuay, Loja y El Oro, respectivamente, las que están funcionando actualmente y prestando magníficos servicios a las poblaciones.

ENTRE los hechos concretos que con frecuencia se suceden en el correo, debo citar uno de los que más a menudo se presentan; además es mi intención indicar el lado práctico de la cuestión, con toda su minuciosidad para que se juzgue y aprecien las deficiencias que comportan dentro de la Administración Pública ciertos servicios: me refiero al que prestan los conductores y postillones que recorren dilatados trechos, salvando distancias y burlando abismos.

LA escasa remuneración que estos servidores perciben, ha obligado a mucho de ellos a presentar las renunciaciones de los cargos, renunciaciones que el Ministerio no ha llegado algunas veces a considerarlas por el justificado recelo de no encontrar un personal idóneo y honrado que responda a tal servicio, y en previsión de salvaguardar los fondos que se les confía en efectivo y cuya garantía de seguridad le toca al Gobierno responder.

*
* *

LAS complicaciones que al país han traído consigo la inmigración, densidad de la población y la nueva variación del ambien-

te social y cultural, paralelos consecuentes del progreso de los pueblos, ha refluído notablemente en el Correo. Sin sombra de exageración puede decirse que este servicio debe duplicarse en cuanto al número de empleados que necesitan las Oficinas Centrales de Quito y Guayaquil, así como también el que se refiere a la provisión de mobiliarios, ampliación de locales, dotación de equipos y enseres, formularios, etc., elementos sin los cuales no puede conseguirse un desarrollo normal de las tareas que realiza ordinariamente.

LO reducido de los sueldos que percibe el personal que actúa en las citadas Oficinas Postales es por demás irrisorio; si se aprecia que la remuneración de los empleados de estafetas, que soportan un fuerte y agobiante trabajo desde las primeras horas de la madrugada en el despacho de valijas y encomiendas, no está en relación con el esfuerzo que realizan. Existen empleados de transportación de valijas y Carteros encargados de la distribución de correspondencia nocturna, que tienen una asignación de \$ 80,00 en el Presupuesto del Estado; lo propio puede decirse del resto del personal que sirve en toda la República.

DE desear sería que el H. Congreso Nacional contemple esta situación desfavorable, a fin de que se adopten en forma efectiva los medios necesarios para aliviar todas estas necesidades que dejo consignadas, dada la importancia y trascendencia indiscutible que este Ramo tiene en la vida nacional, lo que obliga, por lo mismo, a colocarlo en el plano que con derecho y justicia le corresponde.

*
* *

SIENDO la ciudad de Guayaquil la principal puerta de entrada al país, constituye una obligación moral y material de los Poderes Públicos procurar su urbanización, dándole una adecuada presentación con obras que correspondan al nivel y categoría de primer Puerto de la República.

DESDE años atrás se ha venido proyectando la construcción de un Palacio de Comunicaciones; no es posible convenir que la pri

mera de nuestras ciudades comerciales, atalaya de la riqueza agrícola y del turismo, presente un desagradable aspecto en sus construcciones oficiales, cuando el impulso particular ha desarrollado últimamente un encomiable esfuerzo en la construcción de edificios modernos que contrastan notoriamente con los de Gobierno. Con este objeto, el Poder Legislativo creó una tasa postal, con cuyo producto debe construirse la Casa de Correos en Guayaquil.

ESTE Ministerio, por medio de la Junta respectiva, efectuó la convocatoria de licitación correspondiente para la presentación de los planos arquitectónicos y estructurales que servirán de base para la erección del citado edificio, el mismo que deberá levantarse en la manzana comprendida entre las calles Aguirre, Clemente Ballén, Pedro Carbo y Chile de esa ciudad. El proyecto en cuestión contempla, aparte de su embellecimiento, una distribución bien consultada para dar cabida a todas las oficinas de Correos, Telégrafos, Teléfonos y Radio-comunicaciones, centralizando convenientemente todos estos servicios.

*
* *

SI bien es verdad que causas ajenas a la voluntad nacional, como es la guerra a la que hoy se halla entregada una buena parte del mundo, han influído decisivamente en la economía del país, el movimiento de paquetes postales no ha experimentado la curva descendente que era de esperarse, debido a la favorable circunstancia de que las importaciones provenientes del Viejo Continente han sido reemplazadas por las del mercado norteamericano. Por esta razón, puede decirse que las recaudaciones fiscales por este concepto se han mantenido casi al mismo nivel que las correspondientes a años anteriores. En el cuadro que a continuación se inserta se detalla la recaudación hecha por la Oficina de Paquetes Postales de Quito, a partir del 1° de enero de 1940:

1 9 4 0

Enero	\$ 77.449,70	
Febrero	79.893,74	
Marzo	110.908,34	
Abril	106.837,45	
Mayo	97.873,83	
Junio	102.312,34	
Julio	110.345,30	
Agosto	97.221,97	
Setiembre	34.780,66	
Octubre	51.089,44	
Noviembre	55.097,80	
Diciembre	64.927,07	\$ 988.737,64

Valor cobrado en dólares desde el 12 de febrero, al 16 de julio de 1940, por Derechos Consulares, Dollars

772,55 × 18 \$ 13.905,90

Total recaudado \$ 1'002.643,54

1 9 4 1

Enero	\$ 81.766,01	
Febrero	70.527,67	
Marzo	100.757,24	
Abril	88.094,84	
Mayo	101.828,33	\$ 442.974,09

*

* *

LOS desagradables acontecimientos registrados en las Oficinas de Giros de Quito, Guayaquil y Loja, afectaron notablemente la marcha regular del Servicio Postal de estas provincias.

AL ocuparme de este ingrato asunto, por desgracia, tengo que anotar que, a pesar de la estrecha vigilancia de las autoridades su-

teriores y de las fiscalizaciones periódicas efectuadas por la Contraloría, no se pudo sospechar que estos empleados inescrupulosos y carentes de toda moralidad administrativa, hubieran abusado de la confianza del Gobierno, disponiéndose de fondos que todo ecuatoriano debe mirar como sagrados.

LOS hechos ocurridos influyeron poderosamente en el ánimo de este Ministerio para buscar una modalidad efectiva que reprima con mano firme esta clase de delitos y cierre por completo la posibilidad de futuras corruptelas. Y este pensamiento que se generó en la necesidad de orientar mejor las funciones económicas del Ramo, cobró realidad tangible en la creación de la Auditoría General del Ministerio de Obras Públicas, organismo que viene funcionando, adscrito a este Departamento, desde el mes de marzo del presente año y cuya finalidad predominante es la de efectuar una activa revisión de cuentas, balances, etc., en los Ramos de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles. De la creación y funciones que tiene a cargo el citado Departamento, me ocupo preferentemente en un capítulo especial.

CON la prontitud que las circunstancias lo permitieron, y una vez conocido el monto del desfaldo que asciende, en Quito solamente, a la suma de \$ 192.614,78, se expidió la Resolución Ministerial correspondiente para atender de inmediato al pago de libranzas particulares, cuyos abonos principiaron a efectuarse a partir del 23 de mayo último, quedando únicamente pendientes algunos valores que corresponden a entidades gubernamentales, como son: Estancos, Ferrocarriles del Estado, etc.

ACTUALMENTE la justicia prosigue con toda actividad la tramitación de la acción penal y se espera que en breve recaerá sobre los culpables las sanciones que determinan las leyes de la materia.

*
* *

LA suprema aspiración de sostener el servicio de comunicaciones postales del Ecuador en forma rápida y eficaz, no podrá llevarse a la práctica si se le restan los recursos de las energías económicas que son medios indispensables que vitalizan los esfuerzos. Por es-

to he bosquejado a través de algunos párrafos del Informe de este Departamento, el conjunto de realizaciones efectuadas y lo que en el futuro debe emprenderse, a fin de conseguir que estos importantes Ramos reciban una saludable atención para su mejoramiento.

TELECOMUNICACIONES

ENTRE los servicios adscritos al Ministerio de Obras Públicas se encuentra el relacionado con las telecomunicaciones en general, el que, es uno de los más importantes de la Administración, ya que está vinculado a la vida misma de la Nación y constituye uno de los factores de mayor significación para el desenvolvimiento de la acción del Estado y para el desarrollo de la economía nacional. Sin embargo de que está en la conciencia de todos y de cada uno de los ecuatorianos la importancia fundamental de este servicio público; y de que su rendimiento es imponderable dentro de la vida nacional, poco, muy poco, casi nada se ha hecho en las últimas épocas por mejorarlo y por someterlo a una renovación técnica sustancial, para beneficio del país y como signo de organización del Estado.

EL Ecuador conoce cuál es la estructura actual de su servicio telegráfico y telefónico, y nadie en el país está contento con la anticuada organización de este Ramo y con el estado precario y pobre de su funcionamiento administrativo. Se siente, palpablemente, en todas las ciudades y pueblos del Ecuador, la necesidad de actualizar este servicio, que en todos los países civilizados del mundo constituye el nervio del progreso económico y la base esencial para un movimiento comercial y de todo orden que aspire a dar a las naciones un empuje vigoroso y creador. País con servicio telegráfico y telefónico eficiente, es país organizado y moderno. Nada impresiona más desfavorablemente a un extranjero, inmigrante o transeunte, que llega a un país, que verlo en posesión de medios de comunicación atrasados, anticuados y en plena decadencia. La vida de los negocios y el ritmo mismo de la gestión administrativa del Estado, demandan, imperativamente, una organización telegráfica y telefónica moderna, a tono con los adelantos que este Ramo ha adquirido en los últimos tiempos. Cualquier sacrificio que el país hiciera para modernizar sus medios de comunicación actuales, estaría más allá de ampliamente recompensado con los inmensos be-

neficios de todo orden que repercutirían, inmediatamente, en la vida de la colectividad ecuatoriana. Y ese sacrificio, que frente a otros que el país ha hecho, tendría imperceptible trascendencia económica, podría concretarse en el sentido de elevar a un 50 o un 100% la actual tarifa vigente en los servicios telegráficos y telefónicos de la Nación.

CON el rendimiento extraordinario que dicha alza tarifaria produciría, y que en el año ascendería a algunos millones de sucres, el Ministerio de Telecomunicaciones podría abordar, fácilmente y mediante un plan debidamente meditado, los dos aspectos fundamentales del Ramo: el aspecto rigurosamente técnico, de renovación de las instalaciones actuales, para dotar al país de los modernos instrumentos de telecomunicaciones, y el aspecto propiamente administrativo, que complementa al primero y que constituye un factor tan importante como aquél.

EN efecto, el trabajador de telecomunicaciones en el Ecuador, telegrafista y telefonista, en la gran ciudad como en el pequeño villorrio, necesita ser sacado a la vida más decente y mejor remunerada, con vistas a asegurar para tan abnegado gremio de servidores del Estado una vida más llevadera y de más fecundos rendimientos en su función. Necesitamos adecentar, al mismo tiempo, las oficinas telegráficas y telefónicas de la República, dotándoles de un mínimum de facilidades para que rindan un trabajo eficiente y prestigien la función estatal. Es triste, muy triste, constatar en oficinas importantes de la Nación en este Ramo, la absoluta falta de medios con que cuentan para llenar el delicado cometido de un servicio público. Muchas veces, en ciudades como Guayaquil, Cuenca, Manta, etc., etc., que cumplen un rol económico, político, intelectual y social de la más grande significación en el país, ha sido doloroso comprobar que en las oficinas de este Ramo no ha sido posible obtener los materiales de escritorio necesarios para el despacho de los telegramas públicos: Esta situación, que tiene por principal causa las exiguas partidas presupuestarias que se asignan secularmente al Ramo de Telecomunicaciones y la decadencia que lo abruma, no debe continuar por más tiempo. Los Poderes Públicos llamados, en forma directa, a remediar esta dolorosa e ingrata situación en una rama de la Administración nacional, deben hacer cuestión de honor y de conciencia republicana acometer, en forma urgente e improrrogable, la renovación de este servicio público que cada día retrocede y se desmejora, en vez de modernizarse y alcanzar altas cifras de eficiencia y de rendimiento.

EN materia postal y de servicio de correos, ya se ha consultado, con muy buen acierto, la elevación de las tasas respectivas, con el objeto de beneficiar las organizaciones de esta clase. Mucho se podría hacer si, en el Ramo telegráfico y telefónico, se adoptaran iguales procedimientos revisionistas. El Ministerio a mi cargo se sentiría feliz si contara con posibilidades económicas suficientes para imprimirle un rumbo más eficiente y más efectivamente técnico a los medios de comunicación del país. Y el alza de tarifas que aquí se sugiere, y que estoy seguro que todo el país lo soportaría gustoso, si se le inspira confianza que el rendimiento que él produzca, va a invertirse, exclusivamente, en la modernización del servicio, sería el único recurso para levantar a este Ramo a un nivel aceptable dentro de una Nación que aspira a llamarse moderna y progresista.

DENTRO de este panorama desfavorable y pesimista que acerca del Ramo de Telecomunicaciones he dejado esbozado, cabe destacar, con todo, los esfuerzos que el Ministerio a mi cargo ha desplegado, para obtener que, en la medida de lo posible, este servicio público facilite el desenvolvimiento de la Administración nacional y de la vida general del país.

LA falta absoluta de materiales necesarios para la conservación y reparación de las líneas conductoras y de los equipos transmisores, cargas de baterías, etc., etc., unida a la considerable pérdida que han sufrido las instalaciones telegráficas en algunas secciones del país, debido a los fuertes aluviones invernales, que han arrastrado consigo grandes cantidades de alambre, postes y aisladores, han constituido el más fuerte obstáculo con que se ha enfrentado la Dirección General del Ramo, obstáculo vencido en parte gracias a la decisión de los funcionarios respectivos, que han evitado que este utilísimo servicio sufra una peligrosa paralización.

LA red telegráfica cuya construcción inicial data del año de 1874, sólo ha sido cambiada en cortos trayectos y en una forma circunstancial y desarticulada, sin que, desde entonces, en 67 años, el país haya podido ver que este Ramo haya merecido la delicada atención que él exige, por su indiscutible importancia nacional.

EN casi todos los trayectos telegráficos del Litoral se impone la necesidad de reemplazar, casi en su totalidad, la postería, que se encuentra completamente deteriorada, ya que, por ser de madera en su mayor parte, ha sufrido la acción destructora del tiempo y

del clima, los enemigos mortales de un buen servicio telegráfico y telefónico.

POR desgracia, las posibilidades económicas presupuestarias dentro de este Ramo, no le han permitido al Ministerio afrontar con eficacia, ni siquiera en una mínima parte, la mejora de las líneas y postera litoraleña, en la forma que hubiera deseado. Aparte de la deficiencia económica, existe un mal que pudiera llamarse inveterado en el Ramo telegráfico del país y que debiera ser conjurado día a día, hasta extirparlo de raíz, por las autoridades correspondientes. Me refiero a los frecuentes y acostumbrados robos del zlambré de las líneas en los diferentes trayectos de Costa y Sierra, y no sólo en los lugares apartados y extensiones campestres, sino lo que es más grave aún, en las mismas ciudades, y aún en esta Capital. Las pérdidas sufridas a este respecto se calculan en más de 10.000 metros de tan indispensable material.

ADEMAS, vale la pena mencionar el hecho de que, de las poblaciones fronterizas y de otros lugares de la República, llegan, con harta frecuencia, al Ministerio voces que claman por la instalación de servicios telegráficos que conecten a estos pueblos apartados con los cantones y las cabeceras de provincia. Y esas demandas justísimas y urgentes no pueden ser atendidas en forma alguna, ya que, como hemos expresado anteriormente, los fondos de que se dispone a duras penas alcanzan para mantener el deficiente servicio actual, y mal puede el Ministerio, por más grandes que sean sus deseos de servir y mejorar el Ramo, ocupar dineros que no existen para nuevas instalaciones.

POR este motivo, creo oportuno llamar la atención de los H. H. Miembros de la Legislatura Nacional, a fin de que estudien con conciencia las realidades innegables del Ramo telegráfico nacional y procuren remediarlas, en la medida de las posibilidades económicas del Presupuesto Nacional, no sólo asignando partidas —que, en la mayor parte de los casos, resultan cifras meramente nominales— sino creando un Fondo Anticipado suficiente, para atender con la debida oportunidad las urgentes necesidades del Ramo.

LA Legislatura Nacional de 1941 debiera acometer el estudio hondo y patriótico que requiere la renovación del servicio telegráfico del país. Para esto, el Ministerio a mi cargo ofrecerá su decidido acervo de datos y sugerencias, el momento que se crea oportuno. Quizás el país deba afrontar una sustitución radical del ser-

vicio telegráfico, por la vía radiográfica, que si bien es mucho más costosa en su instalación para toda la República, en cambio resulta sumamente ventajosa por la precisión del servicio. Con una instalación radiográfica general en el país y especialmente en el Litoral, éste se evitaría del pago de mantenimiento de líneas, adquisición de postes, empleados permanentes de reparación; la sustracción del alambre, y toda la serie de inconvenientes que el servicio antiguo de telegrafía presenta en las épocas modernas de ahorro sistemático de tiempo y de dinero. La adopción de equipos radiográficos modernos sería, por lo menos, lo aconsejado, cada vez que se trate de verificar una nueva instalación. El resultado obtenido con las instalaciones radiográficas en Jipijapa y Zaruma, establecidas últimamente, ha sido de lo más halagador, como ha podido comprobarlo el Ministerio. En esta forma, si no es posible, por el momento, pensar en un cambio fundamental de servicio, se iría a él por la vía de la innovación paulatina, cada vez que se renueva o se crea una instalación.

ENTRE las pocas mejoras que el Ministerio a mi cargo ha podido realizar durante el año de labor transcurrido, debo mencionar las siguientes:

Primer Distrito.—En el Distrito Norte, que comprende las Provincias del Carchi, Imbabura y Pichincha, se han efectuado importantes reparaciones en las líneas telefónicas de Ibarra a Caranquí, La Esperanza y Angochagua; Ibarra-Urcuquí-Tumbabiró; Pablo Arenas-Cahuasquí; Bolívar-García Moreno. También se ha restablecido el servicio telefónico en la parroquia de El Angel.

SE ha procedido al replanteo de postes en los siguientes trayectos: de Ibarra a Otavalo, por Cotacachi; de Ibarra a Otavalo por Ilumán; de Ibarra al Chota y San Alfonso; de San Pablo a Cayambe; de Tulcán a Rumichaca; de Chota a Pimampiro; de Juncal a Bolívar; de Quinche a Pifo; de Ibarra a San Antonio, Chaltura y Natabuela; de Otavalo a Achupallas y Peñaherrera. En la sección de Intag ha quedado restablecido el servicio telefónico en las parroquias Plaza Gutiérrez y Apuela. Igualmente, se ha efectuado el mismo trabajo en los trayectos de Malchingui-Lón-Atahualpa, por Puéllaro; de Otón a Ascázubi, Quinche, Pifo y la línea telefónica de larga distancia cuya terminal va hacia Cayambe; de Bolívar a La Paz y San Gabriel; de Tulcán a Julio Andrade; de Tabacundo a Malchingui; de Puéllaro a Pomasqui; y del Quinche a Pifo.

SE ha construído, además, la línea telefónica de El Angel a La Libertad, habiéndose instalado, en este último lugar, un nuevo aparato telefónico, cuya donación la efectuó patrióticamente el señor Presidente de la República.

Segundo Distrito.—En vista de las necesidades de esta zona, que abarca las Provincias de Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo y Bolívar, se procedió a la instalación de una Oficina Telefónica denominada "Once de Noviembre", entre las poblaciones de Puji-
lí y Poaló; se ha rectificado la línea entre Mulalillo y Cusubamba, en la misma que se instalaron 25 postes; de igual modo, se ha renovado 100 postes destruídos en el trayecto Pelileo-Las Juntas, en cuyo trabajo se han empleado 50 aisladores nuevos y 2 rollos de alambre; se ha procedido a la reparación de las baterías telegráficas de Riobamba y Alausí; entre Guamote y Palmira se ha cambiado 120 postes de madera con igual número de rieles; en las líneas Alausí-Sural, San Juan-Las Herrerías, Juan de Velasco-Pallatanga, Sural-Bucay; Guano, Penipe y Riobamba-Licán, se ha instalado un buen número de postes. También se ha rozado la sección montañosa que une las poblaciones de Pallatanga y Bucay.

Tercer Distrito.—(Cañar y Azuay).—De los informes suministrados por la Dirección General del Ramo, en este Distrito se han efectuado trabajos semejantes a los realizados en las zonas telegráficas anteriormente descritas.

Cuarto Distrito.—En este Distrito Austral, integrado por las provincias de Loja y El Oro, se ha rozado toda la parte montañosa que se halla entre Piedras y Piñas, donde se ha efectuado la colocación de seis postes de madera y el cambio de treinta aisladores, sin costo alguno para el Fisco, por haber sido donados patrióticamente por los señores Francisco Carrión e Ingeniero don Neptalí Jarrín, este último en su calidad de Director de la Carretera Piedras-Piñas. En la sección Portovelo-Salatí, se ha desviado la línea por la población de Curtincapec, en una extensión de 7 kilómetros, empleándose en ello tres quintales de alambre y 26 aisladores; dicho material y mano de obra han sido proporcionados por los moradores del Campamento Minero de Portovelo. Se ha colocado 15 postes entre las poblaciones de La Paz y Gonzanamá. Está reconstruída la línea desde Colaisaca a Macará y de Sabiango a Macará, lugar este último en donde el río arrastró una gran cantidad de alambre y posterior, en una extensión de cuatro cuadras.

EN el mes de febrero último, un aluvión destruyó en varios lugares la red telegráfica de Piedras a Piñas y de Machala a Piedras, cuyas reparaciones se efectuaron con la debida oportunidad. Se construyó la línea de Pasaje a Tendal; entre Loja y Las Juntas se colocaron seis postes y once, entre La Toma y San Pedro. Igualmente, se instalaron veinte postes entre Valladolid y La Paz, nueve entre Valladolid y Vilcabamba y once entre Loja y La Toma.

Quinto Distrito.—En las provincias del Litoral-Guayas y Los Ríos se ha procedido a la colocación de dos mástiles de madera en el sitio llamado Santa Lucía, dejando cruzada la línea sobre el riel. Han quedado reparadas las líneas de Yaguachi a Semira, de Semira a Juján y de este último punto a Babahoyo. También se ha efectuado el cruce de la línea número 1 sobre la ría, desde el sitio Cerrito a Durán. Asimismo, procedióse a la reconstrucción, limpia y roza de los trayectos comprendidos entre Santa Elena y Colonche y entre Colonche y Manglaralto. Se adquirieron once clavijas de bronce para los conmutadores de las oficinas de Bucay, Naranjito, Milagro y Yaguachi. Se reparó la red telegráfica que cruza el río Bachillero y también se hizo igual trabajo en las secciones de Palenque a Mocache y Quevedo. En las vías de Nobol a Potrero y de este último sitio a Daule se ha rozado convenientemente la montaña; así como en las secciones de Colonche a Manglaralto, de Salitre a Samborondón y de Samborondón a La Victoria, se han reconstruido las líneas convenientemente.

Sexto Distrito.—(Provincias de Manabí y Esmeraldas).—Al hacerse la reconstrucción de la línea, en el trayecto Santa Ana-Sucre y Jipijapa, se colocaron 59 postes y 20 aisladores. Está rehabilitada la oficina telefónica de Ayacucho y reparadas las líneas de Jipijapa, Paján, Guale, Colimes, Calderón, Junín, Calceta, Chone, Sucre, Portoviejo, Santa Ana, Río Chico, Montecristi, Charapotó, Gómez, López, Machalilla, Cayo y Bahía, trayectos que han sido afectados por las continuas crecientes de los ríos, que han arrastrado un buen número de postes y árboles, ocasionando la consiguiente pérdida de esos materiales. Además, se adquirió un aparato telegráfico para la oficina de Colón.

TELEFONOS

EL servicio telefónico del país, íntimamente relacionado con el telegráfico, merece iguales consideraciones a las ya sustentadas anteriormente. Su estado, por lo general, es deplorable y deja mucho que desear en nuestras principales urbes, y no se diga cuando se trata de la comunicación de las urbes entre sí.

EL estado en que se encuentran las líneas subterráneas y aéreas es de lo más desfavorable, y es esta la causa para que se interrumpa, en los servicios de esta Capital, con bastante frecuencia, la comunicación telefónica, afectando al servicio de más de doscientos teléfonos. Para subsanar las dificultades de tal orden que se presentan a cada rato, se ha tenido que recurrir al empleo de cables gastados y, por consiguiente, de escasa durabilidad. En los tableros de la Central Telefónica se carece de cordones y de clavijas. Naturalmente, todo esto entorpece la eficiencia del servicio, pues en el mes de abril del presente año, se recibieron únicamente doscientos metros de cordón de tres conductores, con los cuales se confeccionaron enseguida sesenta y tres cordones nuevos. Narro todos estos pequeños detalles, porque es necesario que se conozca cómo se desarrolla el trabajo en tan delicado Ramo, debido a la escasez de disponibilidades que no permite dotar al Ramo de todos los implementos y materiales necesarios para asegurar un servicio amplio y eficiente. A pesar de todas estas dificultades, algo se ha podido realizar. Sin embargo, con esta pequeña cantidad no se ha llegado, por desgracia, a mejorar el estado general de la Caja Central, ya que los setecientos cordones con que cuenta, están en muy malas condiciones y todos resultan demasiado cortos para atender con ellos los números altos de los tableros. Por otra parte, debo también hacer presente el mal estado de las llaves de escucha y de llamada, cuyas láminas de conexión se rompen fácilmente con el uso diario y permanente debiendo anotarse la anómala circunstancia de que, por el momento, no existe en las bodegas una sola para repuesto. Esta carenci-

de repuestos es mal general en el Ramo telefónico nacional, por la precariedad económica en que tal Ramo vive. Es, pues, preciso abundar en detalles para tomar la impresión general de que servicios de esta índole, que tienen una importancia excepcional dentro de la vida diaria de la nación, no es posible llevarlos a cabo a base de angustia económica y de exigüidad clamorosa de disponibilidades, sino de amplios recursos y posibilidades.

CONSULTADA esta inaplazable necesidad de dotar a las plantas telefónicas de la Capital de los materiales y repuestos necesarios para su buen funcionamiento, este Ministerio emprendió de inmediato las gestiones convenientes para adquirirlos. En tal sentido se dirigieron a las casas fabricantes del exterior sendas comunicaciones encaminadas a obtener cotizaciones y especificaciones técnicas de varios repuestos y accesorios, así como también un buen número de clavijas, llaves de escucha y otras piezas necesarias para la reparación de las cajas.

DESGRACIADAMENTE, el tipo de nuestras plantas telefónicas, es europeo y, por ello, debido al conflicto armado en que se halla envuelto dicho Continente, nos ha sido imposible conseguir repuestos y materiales, que nos son tan indispensables para el buen funcionamiento de las mismas.

ADEMAS, este Ministerio inició las gestiones con fabricantes americanos para la adquisición de dos plantas telefónicas para las ciudades de Quito y Guayaquil. Algunos fabricantes destacaron, por su cuenta, ingenieros para que efectúen un estudio completo de las planimetrías de estas ciudades a fin de apreciar por medio de los referidos estudios el costo de estas instalaciones. Este Ministerio espera recibir de un momento a otro, las ofertas de los interesados en la venta de los equipos telefónicos.

EN esa malla de pequeños y sistemáticos esfuerzos, que tejida día a día por los servidores y funcionarios del Estado en la más peculiar y pintoresca de las formas, constituye, milagrosamente, la labor estatal de ciertos ramos y actividades públicas, algo queda, al final, como labor realizada a costa de grandes sinsabores: entre las mejoras que han podido hacerse, cabe anotar algunas instalaciones telefónicas dentro de la Capital de la República; la creación de nuevas oficinas en Chaupicruz, provincia de Pichincha; Bonítez en la de Tungurahua; Solano en la de Cañar, y San Fernando en la del Azuay. No se ha descuidado, por la Dirección del Ramo, la repara-

ción de las oficinas telefónicas rurales, en los siguientes lugares: Pífo, Nono, Puéllaro, Zámbez, Cotocollao, Chillogallo, Tabacundo, Ibarra, Otavalo y en el Oriente.

A PESAR de todo esto, es necesario manifestar que todo el material correspondiente al servicio telefónico de Quito y a las oficinas rurales de la provincia de Pichincha, así como en general de varios lugares de la República, se hallan en muy mal estado, por lo cual el Ministerio estudia la posibilidad de hacer pedidos de materiales indispensables como alambre, aisladores, pilas, etc; a casas del Exterior.

INALAMBRICOS

DENTRO de este aspecto de las telecomunicaciones del país, ha sido preocupación especial del suscrito procurar que el Ecuador no se quede a la zaga de los demás países del Continente, que cuentan ya con potentes equipos radio-telegráficos y telefónicos, factores importantísimos para el desenvolvimiento general de los mismos.

EL 11 de marzo del presente año, el Ministerio a mi cargo, debidamente autorizado por Decreto Ejecutivo, procedió a celebrar un contrato con la "All American Cables & Radio Inc.", de Estados Unidos de Norte América, por el cual la indicada Empresa presta al Gobierno del Ecuador la cantidad de 35.945,18 dólares, la que, sumada a la de 15.000,00 dólares que esta Compañía debe entregar al Gobierno, en cumplimiento de obligaciones contractuales anteriormente estipuladas, se destina para la compra de aparatos radio-telegráficos y otros materiales, de acuerdo con el detalle que indico a continuación:

1 Equipo Radio-telegráfico-telefónico, de 1.000 watios, equipado en tres frecuencias, con todos sus tubos, cristales y accesorios, con disposición para un trabajo simultáneo. Este aparato está destinado para la Capital de la República.

4 Equipos transmisores, radiotelegráficos-telefónicos, de 300 watios de potencia actual, equipados con tres frecuencias y dotados de todos sus accesorios, para las ciudades de Esmeraldas, Cuenca, Portoviejo y Loja.

6 Equipos transmisores radiotelegráficos-telefónicos, de 300 watios de potencia actual, equipados con dos frecuencias, dispuestos para cambios, con todos sus accesorios, los que están destinados para las ciudades de Esmeraldas, Machala, Bahía, Manta y Guayaquil (2).

1 Motor alternado Diessel de 10 KWA, corriente monofásica, de 110 voltios y 60 ciclos.

5 Motores alternadores Diessel. de 3 KWA. corriente monofásica, de 110 voltios y 60 ciclos.

18 Receptores, para comunicaciones de todas las ondas, con filtro de cristal.

206 Tubos de transmisión.—1 juego de aparatos de distribución, compuesto de quince unidades.—2 tableros de terminación y recolección, para acoplamiento de sistema de radio al de líneas de teléfonos centrales.—3 cristales para funcionamiento de 6.960 kilociclos, 4.460 kilociclos y 7.690 kilociclos.—1 Inversor con unidades "hybrid" y "bonds", con su panel para central de distribución y dos juegos de llaves.—10 unidades inversoras de voz, cada una con diez juegos de tubos.—10 unidades "hybrid" para usarlas juntamente con los inversores de voz.—1 Equipo de corrección, consistente en un adaptamiento de campo y un medidor de radio.—1 Equipo completo de "teletype" (máquinas de escribir telegráficas) y un sinnúmero de manguitos, herramientas, empalmadores, etc.

LOS inversores de que se habla anteriormente permiten asegurar el secreto necesario en las conversaciones radiográficas, pues sólo las estaciones que tengan estos aparatos, podrán escuchar distintamente la voz, haciendo imposible que se pueda captar en los radios particulares las conversaciones, al usarse las estaciones radio-telefónicas oficiales.

CON los equipos anteriormente descritos, las ciudades que se deja enumeradas —además de las que ya cuentan en la actualidad con equipos radiotransmisores telegráficos y telefónicos— prestarán, a no dudarlo, un servicio radiográfico y telefónico de primera clase, pudiendo también estas estaciones prestar el servicio radiográfico, al conectarse con la Central de Quito, con las demás estaciones radiográficas-telegráficas y telefónicas del exterior. En tal sentido, no sólo Quito estará servido por la vía cablegráfica, sino también todas las otras principales ciudades del Ecuador.

ADEMAS, el 20 de junio del presente año, este Ministerio, asimismo debidamente autorizado por Decreto Ejecutivo, celebró un contrato con la misma Compañía Norte-Americana, la "All American Cables & Radio Inc.", en virtud del cual esta Compañía se

compromete a prestar al Gobierno del Ecuador la suma de 45.000,00 dólares que deberá reembolsar el Gobierno por dividendos anuales de 10.000,00 dólares sin pago de interés alguno; y, también, la cantidad de 24.000,00, dólares que deberá reembolsar el Gobierno en diez y ocho mensualidades, contadas desde la entrega total de todas las obras, trabajos e instalaciones que el Gobierno debe efectuar en la ciudad de Quito. Con esta cantidad se adquirió 158.150 metros cuadrados de terreno en la hacienda "El Beaterio", expropiados a la Junta de Asistencia Pública, y 204.375 metros cuadrados de terreno de la hacienda "Turubamba", de propiedad de la señora Matilde Alvarez Fernández Salvador; y se está procediendo a la instalación de una poderosa estación Radiotelegráfica-telefónica, para efectuar el servicio cablegráfico y telefónico con el Exterior. Además, estos fondos están sirviendo para las reinstalaciones de las estaciones radiográficas que el Gobierno posee en la parroquia Eloy Alfaro y Chiriaco, y las correspondientes ampliaciones de edificios, prolongaciones de líneas, cables, etc.; para la construcción de un edificio en "El Beaterio"; para la construcción de un edificio para estación receptora, en "Turubamba"; para la instalación de antenas en ambas estaciones; para la construcción de una línea de fuerza eléctrica a "El Beaterio", y de este lugar a "Turubamba"; para la construcción de otra línea que va desde el empalme con la Empresa suministradora de electricidad hasta el poste terminal de la estación trasmisora de "El Beaterio". Para establecer una línea de control. Para hacer el desmontaje, traslado y montaje de los equipos del Gobierno, actualmente en Chiriaco y Chimba-calle. Para la compra e instalación de postes desde la ciudad a las centrales. Para la distribución secundaria de fuerza en ambas estaciones e instalación de la Oficina Central en Quito. Para la construcción de edificios de guardianes en cada una de las estaciones. Y para la construcción de edificios de empleados en cada una de las estaciones.

El contrato prevé, además, que en el caso de no ser suficiente la suma prestada, la "All American Cables & Radio Inc.", se compromete a continuar prestando al Gobierno todo el dinero que fuere necesario hasta la completa instalación de las estaciones.

CON estas nuevas estaciones —que seguramente estarán instaladas antes de fines de año— el Gobierno hará el servicio cablegráfico del país con el Exterior, para lo cual ha firmado ya un contrato especial con la "Radio Corporation of América". Esta estación será la Central que recibirá todos los partes cablegráficos de las demás

provincias, para trasmitirlas a las ciudades norteamericanas y europeas.

EL producto del servicio cablegráfico, sin tomar en cuenta el servicio oficial que también se efectuará por estas oficinas, se calcula que no será menor de 100 a 140 mil sures mensuales.

FINALMENTE, el Ministerio a mi cargo, autorizado en forma, por el Decreto Ejecutivo correspondiente, otorgó amplio poder al señor Cónsul General del Ecuador en New York, para que celebre un contrato con la "American Telephone and Telegraph Co.", en virtud del cual tanto el Gobierno del Ecuador como esta Compañía se comprometen mutuamente a hacer el servicio telefónico directo entre todas las ciudades de los Estados Unidos de Norte América y las del Ecuador. Este será un nuevo renglón de entradas para el Fisco ecuatoriano, pues los servicios prestados, tanto por las estaciones del Ecuador como por las de Estados Unidos, deben percibir los pagos en iguales partes entre ellas. Como no se ha hecho nunca este servicio, es difícil calcular, aproximadamente, el rendimiento del mismo.

POR lo que se deja expuesto, el país comprenderá los alcances de esta positiva mejora que el Ministerio a mi cargo ha tenido el especial cuidado de asegurar para el mejor desenvolvimiento de nuestros medios de comunicación entre el país y el exterior, y aún entre las mismas zonas nacionales. Ha sido un viejo y acariciado anhelo del país asegurarse un propio y nacionalizado servicio cablegráfico, y este anhelo patriótico va a tener la más hermosa concreción a virtud de los contratos celebrados, que, como no cabe esperar otra cosa, dotarán al país, en breve, de un servicio oficial de cable y radiotelegrafía con el Exterior, lo que constituirá un notable progreso.

JUSTO es reconocer que la Compañía del Cable que hasta aquí viene prestando este servicio en el Ecuador, ha querido devolver al país, con su cooperación pecuniaria en dólares, los beneficios que ha obtenido durante el largo lapso en que opera en el Ecuador. Como Representante del Gobierno ecuatoriano, quiero dejar muy especial constancia de esta noble actitud de dicha Compañía Norteamericana, que contribuye, con la suscripción de los contratos anotados, a la conquista de un mejoramiento positivo para el país, como es nacionalizar el servicio cablegráfico, en virtud de la instalación de potentes equipos oficiales.

*
* *

FUE un imperativo derogar el Reglamento de Radio—Comunicaciones dictado el 28 de setiembre de 1928, puesto que no consultaba las exigencias evolutivas del sistema de inalámbricos que constituyen las Convenciones Internacionales de Madrid y de El Cairo, como son las de establecer un control sistemático y preciso en las estaciones de particulares, asegurar el uso de frecuencias y señales, evitar interferencias a la radio audiencia y más normas terminantes. Para el cumplimiento de estos preceptos, no existían tampoco disposiciones que reglen y determinen las consiguientes prohibiciones y sanciones para quienes no observaren las modadidades antedichas.

ES así como después de un detenido estudio sobre la materia, el Ministerio a mi cargo expidió el Reglamento sobre Instalaciones Eléctricas, el 28 de marzo del año en curso, en el cual se contemplan todos los vacíos experimentados en el anterior, y que fué motivo de un comentario muy favorable por parte de la prensa capitalina.

*
* *

PARA cerrar este capítulo de las Telecomunicaciones del Ecuador, quiero insistir nuevamente, acerca de la necesidad que tiene este importante Ramo de contar con sumas de dinero suficientes para su buena organización y la renovación de sus servicios, a base de mejoras técnicas. Son dos los aspectos fundamentales de este Ramo: la adquisición de equipos radio—telegráficos—telefónicos modernos, que suplan la deficiente instalación actual, lo cual demanda fuertes, muy fuertes desembolsos, y el mejoramiento de los sueldos para los trabajadores laboriosos y abnegados de este importante Ramo.

LOS HH. Legisladores de 1941, al constatar la veracidad de las afirmaciones que dejo sentadas, por su propia y personal observación diaria de las realidades nacionales, en todas y cada una de las secciones del país, deberán estudiar, en la forma más detenida y patriótica posible, el Presupuesto Nacional en lo relacionado con el capítulo de Obras Públicas y Comunicaciones.

DENTRO de la precaria situación fiscal general del país; ese mejoramiento de rentas para el Ramo de Telecomunicaciones no podrá, en concepto del suscrito, hacerse efectivo, sino consultando, como se deja insinuado al principio de este capítulo, una alza adecuada de las tarifas vigentes. No habrá nadie en el Ecuador que no acepte dicha alza de tarifas, si se le garantiza, en forma valedera, que el rendimiento de la misma le significará mejor servicio telegráfico, telefónico, radiográfico y cableográfico. Un sistema de comunicaciones eficiente, organizado y rápido constituye, sin lugar a dudas, un elemento de imponderable ayuda a la organización misma del Estado y al desenvolvimiento de todas las más nobles actividades del país, primordialmente las económicas.

AUDITORIA

UNO de los motivos que en los últimos tiempos ha preocupado sobremanera al Portafolio de mi cargo, ha sido el que se refiere a la nueva organización que se ha dado a los servicios de Contabilidad y Estadística que antes de ahora venían funcionando diseminados e inconexos en los diferentes Ramos de este Departamento y cuyas oficinas similares no respondiendo a una unidad directiva creaban problemas contradictorios cuando se necesitaba conocer con exactitud el movimiento económico de la fiscalización y control de todo el volumen administrativo que cursa en las dependencias de Obras Públicas, Correos y Telecomunicaciones.

PARA corregir estas irregularidades, que venían repitiéndose con lamentable frecuencia, este Ministerio decidió crear la "Auditoría General de Obras Públicas", organismo en el cual se han centralizado todas las contabilidades parciales que se llevaban en las citadas Direcciones Departamentales, coordinando los sistemas de métodos de fiscalización de valores y estudio de las cuentas con los que ha venido poniendo en práctica la Contraloría General de la Nación.

ATENTAS estas razones, el 11 de febrero del año en curso se expidió el Decreto Ejecutivo N° 155, mediante el cual se reformó el Presupuesto General del Estado en la parte concerniente al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, de conformidad con las disposiciones puntualizadas en los Decretos de emergencia de carácter económico general y económico fiscal, centralizando así, en una sola dependencia administrativa dichos servicios de contabilidad que, como principio de tal organización, han propendido a obtener el mayor rendimiento en la supervigilancia y control de los fondos públicos.

EL funcionamiento de esta nueva Dependencia administrativa, está dividido en tres secciones: control, contabilidad centralizada y estadística económica.

LA primera tiene a su cargo las funciones de comprobación y revisión, que se llevan a cabo de dos maneras: a) Verificando las operaciones del presupuesto, propiedades y suministros: estudiando y examinando las cuentas, etc.; y b) Fiscalizando las oficinas de provincias mediante el estudio y análisis severo de las cuentas, valores generales, etc., operaciones que efectúa la Auditoría con el objeto de apreciar el estado de la contabilidad de aquellas oficinas y corregir los errores en que pudieren haber incurrido.

LA segunda estudia el movimiento de las inversiones efectuadas en las Obras Públicas que se ejecutan en el país y tiene la misión de establecer el costo real de cada una de ellas, en lo que respecta a su construcción y a su mantenimiento. Confronta, asimismo, la venta y pago de libranzas postales y el movimiento de recepción y expedición de paquetes postales en toda la República, lo mismo que el rendimiento de los servicios de telégrafos, teléfonos e inalámbricos, el costo de las líneas e instalaciones y el mantenimiento de unas y otras, con inclusión de las oficinas del Ramo en toda la Nación.

LA tercera, o sea la Estadística habla por sí sola de su importancia y de la parte fundamental que debe llenar. El Estado moderno, a base de estadística, dedica sus mejores afanes al perfeccionamiento de esta ciencia, cuyos gráficos y cuadros manifiestan con claridad y exactitud el movimiento de todas las actividades en un momento dado, y esto está desarrollando la Auditoría General en lo referente a las Obras Públicas, Correos y Telecomunicaciones.

SIN embargo, acontece en la actualidad que cada uno de los Ramos mencionados cuenta con un Guardalmacén especial, excepto el de Correos que carece de él, por lo cual es menester entregar las especies y materiales a un empleado que, administrativamente, hace de bodeguero encargado de la adquisición y distribución de los materiales, implementos y más enseres necesarios para las labores, lo que ocasiona una serie de inconvenientes y dificultades que es preciso subsanar. Con el objeto de salvar tales obstáculos que complican el curso normal de los trabajos, se ha llegado a la conclusión, después de un detenido estudio del problema, de que lo aceptado sería la centralización de tales Almacenes en una sola dependencia ad-

ministrativa, bajo el cuidado y la responsabilidad de una sola persona, con lo que se obtendría múltiples ventajas, tales como una mayor facilidad de control, la simplificación de una sola cuenta de Almacén, etc., etc.

POR las razones anotadas he hecho figurar tal reforma en la Proforma Presupuestaria de este Ministerio para el ejercicio económico del año próximo venidero, por lo que pido al H. Congreso Nacional que se digne aceptarla, tomando en consideración la indiscutible conveniencia administrativa que ella representa, y porque además la fusión de las contabilidades de los citados Ramos de Obras Públicas y Comunicaciones, en nada ha gravado el Presupuesto del Estado, por cuanto funciona con todo el personal que ha venido actuando en las oficinas que hoy se han centralizado.

BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS

NO quiero cerrar estas páginas sin referirme al "Boletín" que sirve de Órgano de Información y Propaganda y que ha llevado al público la palabra oficial del Ministerio. En él se han consignado las informaciones de mayor interés y se ha manifestado, con la amplitud y documentación necesarias, el curso de los trabajos, sus características y la extensión de la obra realizada y lo que aún queda por hacer. Todo el proceso de concepción y de acción del Ministerio, en sus partes más relevantes, está consignado en él. En verdad, es la historia documentada y auténtica de todos los esfuerzos desplegados por el Gobierno en el importante Ramo de Obras Públicas para vincular de modo efectivo los diversos núcleos de la población nacional, tratando, en la medida de lo posible, de atender a las necesidades de todos ellos y de llevar adelante, con decisión incontestable, su progreso. Aparte de esto, la publicación mencionada ha recogido en sus páginas valiosos estudios científicos relacionados con la geología, la vialidad y la ingeniería en todos sus aspectos. Por todo esto, dicho Boletín, que corre a cargo del Jefe de Publicaciones de Obras Públicas, ha sido aceptado con general beneplácito dentro y fuera del país. La prensa nacional, en armonía con la prensa del exterior ha hecho el más franco elogio de la referida publicación: ha comentado sus puntos de vista, ha reconocido la importancia de su contenido, y se ha dicho, sobre todo, que el Boletín de Obras Públicas, por su magnífica presentación y por las excelencias de su contenido, es, entre las publicaciones oficiales, la que más honra al país. Tan valiosos comentarios de la prensa interna y externa, por la diversidad de los órganos que los emanan y por la imparcialidad de que se hallan revestidos, tienen el valor de la crítica que consagra la bondad de las funciones en el Departamento de mi cargo.

CONCLUSION

Y ahora, Honorables Legisladores, no me resta sino recomendaros la lectura del circunstanciado Informe por el que apreciaréis, en todo su volumen, la obra realizada por este Ministerio. No se podía ir más lejos, a causa del límite de antemano señalado por el Presupuesto del Ramo. En lo que a mí respecta, tengo la convicción de haber empleado el celo necesario para obtener de las asignaciones el mayor rendimiento y creo que todos mis colaboradores han cooperado a ello. Esto deja tranquila mi conciencia porque creo haber correspondido dignamente a la confianza en mí depositada y a mis propios humanos y patrióticos anhelos. Por lo demás, en las páginas que anteceden quedan anotadas algunas observaciones y encarecimientos que obedecen a la experiencia adquirida en el desempeño de mi cargo. Tengo la seguridad de que vuestra penetración sabrá apreciarlos y de que vuestro elevado patriotismo será la viva llama que os ilumine y conduzca a los mejores aciertos.

Quito, 30 de Junio de 1941.

LUIS CORDOVEZ BORJA,

Ministro de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles.

ANEXOS

AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION.--Quito-Ecuador
Cuadro del Costo Cuatrimestral, desde Abril 28 al 30 de Junio de 1941

C L A S I F I C A C I O N		L A B O R		M A T E R I A L E S		LABOR Y MATERIALES	
		Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha
Cuenta No.							
10.1	Oficina Central			11.466,01	11.466,01	11.466,01	11.466,01
10.3	Oficina Contabilidad	7.260,51	7.260,51	34,00	34,00	7.294,51	7.294,51
10.4	Suministros de Oficina			9.916,48	9.916,48	9.916,48	9.916,48
10.5	Gastos de Correo			675,90	675,90	675,90	675,90
10.6	Gastos pequeños Oficina Central			80,00	80,00	80,00	80,00
10.9	Bodega			547,60	547,60	547,60	547,60
30	Bodega Central			278.551,60	278.551,60	278.551,60	278.551,60
50.1	Honorario de Ingenieria (10" - S 81.818,18)			150.000,00	150.000,00	150.000,00	150.000,00
50.3	Gastos de viaje de americanos E.E. UU			31.321,50	31.321,50	31.321,50	31.321,50
100.1	Superintendente	919,99	949,99			949,99	949,99
150.4	Abastecimientos			58,00	58,00	58,00	58,00
150.6	Equipo			33,00	33,00	33,00	33,00
200.14	Transporte por Ferrocarril			1.845,95	1.845,95	1.845,95	1.845,95
500.1	Camiones			73.974,60	73.974,60	73.974,60	73.974,60
500.4	Compresoras			239.453,40	239.453,40	239.453,40	239.453,40
500.11	Tamb. vacios para gasolina y aceite			3.603,50	3.603,50	3.603,50	3.603,50
500.12	Tractores "Caterpillars"			154.897,95	154.897,95	154.897,95	154.897,95
500.13	Equipo Oficina			4.490,30	4.490,30	4.490,30	4.490,30
500.14	Muebles de Oficina			7.709,00	7.709,00	7.709,00	7.709,00
500.15	Bombas			7.950,00	7.950,00	7.950,00	7.950,00
530.2	Palas			1.500,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00
530.3	Martillos			20,00	20,00	20,00	20,00
530.7	Carretillas			29.248,35	29.248,35	29.248,35	29.248,35
530.9	Linternas			20,00	20,00	20,00	20,00
		8.210,50	8.210,50	1'007.397,14	1'007.397,14	1'015.607,64	1'015.607,64

* (Estas partidas han sido erroneamente cargadas a "Materiales", en lugar de "Labor", lo cual se corregirá en Julio de 1941).

AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION. Quito - Ecuador

Cuadro del Costo Cuatrimestral, desde Abril 28 al 30 de Junio de 1941

CARRETERA CUENCA - LOJA

C L A S I F I C A C I O N	L A B O R		M A T E R I A L E S		L A B O R Y M A T E R I A L E S	
	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha
Cuenta No.						
100.1	Superintendente.....		3,219.40	3,219.40	3,219.40	3,219.40
100.2	Ingeniería.....	5,679.69	5,679.69	596.30	596.30	6,275.99
100.3	Estudio líneas.....	1,407.85	1,407.85	2,847.12	2,847.12	4,254.97
100.4	Contabilidad del Campamento.....	2,027.34	2,027.34	1,309.20	1,309.20	3,336.54
100.5	Suministros de Oficina.....			1,157.75	1,157.75	1,157.75
100.6	Comisariato.....	112.50	112.50			112.50
100.7	Gastos de correo.....		127.20	127.20	127.20	127.20
100.8	Gastos pequeños Campamento.....		29.20	29.20	29.20	29.20
100.9	Bodega Campamento.....		1,472.35	1,472.35	1,472.35	1,472.35
100.10	Suministros para Ingeniería.....		88.00	88.00	88.00	88.00
150.1	Construcción de Campamentos.....		1,105.20	1,105.20	1,105.20	1,105.20
150.4	Abastecimientos.....		362.70	362.70	362.70	362.70
150.6	Equipo.....		652.00	652.00	652.00	652.00
200.3	Corte de tierra.....	1,450.65	1,450.65		1,450.65	1,450.65
200.10	Colocación del firme.....	4,136.68	4,136.68		4,136.68	4,136.68
200.11	Obras de concreto.....		4,088.00	4,088.00	4,088.00	4,088.00
200.12	Acarreo por camiones.....	90.00	90.00	1,954.40	2,044.40	2,044.40
200.14	Transporte por ferrocarril.....		2,087.10	2,087.10	2,087.10	2,087.10
200.20	Atarjes de Mampostería.....	900.60	900.60		900.60	900.60
200.25	Derrumbes.....	2,060.88	2,060.88		2,060.88	2,060.88
300.30	Puentes de Mampostería.....	570.00	570.00		570.00	570.00
300.32	Muros de Retención.....	919.36	919.36		919.36	919.36
350.1	Camiones planos.....		400.10	400.10	400.10	400.10
500.8	Animales.....		1,129.00	1,129.00	1,129.00	1,129.00
500.9	Instrumentos de Ingeniería.....		529.40	529.40	529.40	529.40
500.11	Tambores vacíos para gasolina y aceite.....		1,600.00	1,600.00	1,600.00	1,600.00
530.1	Picos.....		46.00	46.00	46.00	46.00
530.2	Palas.....		2,997.80	2,997.80	2,997.80	2,997.80
530.3	Martillos.....		29.00	29.00	29.00	29.00
530.5	Machetes.....		222.00	222.00	222.00	222.00
530.6	Hachas.....		68.00	68.00	68.00	68.00
530.7	Carretilas.....		277.80	277.80	277.80	277.80
530.8	Barras.....		86.50	86.50	86.50	86.50
530.9	Linternas.....		12.00	12.00	12.00	12.00
530.10	Cocinas Portátiles.....		445.00	445.00	445.00	445.00
600.5	Carpintería.....	33.25	33.25		33.25	33.25
600.6	Herrería.....	110.00	110.00		110.00	110.00
		19,498.80	19,498.80	28,938.52	28,938.52	48,437.32

AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION.—Quito Ecuador
Cuadro del Costo Cuatrimestral, desde Abril 28 al 30 de Junio de 1941

CARRETERA SANTO DOMINGO -- QUININDE

Cuenta No	CLASIFICACION	LABOR		MATERIALES		LABOR Y MATERIALES	
		Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha
100 1	Superintendente			7.40	7.40	7.40	7.40
100.2	Ingenieria	2,740.30	2,740.30	9.40	9.40	2,749.70	2,749.70
100.3	Estudio de Lineas	514.80	514.80	2,405.55	2,406.55	2,921.35	2,921.35
100.4	Contabilidad del Campamento	617.77	617.77	43.00	43.00	660.77	660.77
100.5	Suministros de Oficina			96.80	96.80	96.80	96.80
100.9	Bodega Campamento			39.00	39.00	39.00	39.00
150.1	Construcción de campamentos			3,295.10	3,295.10	3,295.10	3,295.10
150.2	Mantenimiento			12.00	12.00	12.00	12.00
150.4	Abastecimientos			483.90	483.90	483.90	483.90
150.6	Equipo			1,048.00	1,048.00	1,048.00	1,048.00
200.1	Desmonte y desenraiz			1,250.00	1,250.00	1,250.00	1,250.00
530.13	Equipo de Oficina			400.00	400.00	400.00	400.00
530.1	Picos			38.50	38.50	38.50	38.50
530.3	Martillos			21.00	21.00	21.00	21.00
530.4	Barrenos			80.00	80.00	80.00	80.00
530.5	Machetes			528.00	528.00	528.00	528.00
530.6	Hachas			96.00	96.00	96.00	96.00
530.7	Carretillas			340.00	340.00	340.00	340.00
530.8	Barras			240.00	240.00	240.00	240.00
530.9	Linternas			210.00	210.00	210.00	210.00
530.10	Cocinas Portátiles			405.00	405.00	405.00	405.00
530.12	Serruchos			16.00	16.00	16.00	16.00
		3,872.87	3,872.87	11,065.65	11,065.65	14,938.52	14,938.52

CARRETERA MONTECRISTI -- JIPIJAPA

100.1	Superintendente	253.33	253.33			253.33	253.33
100.2	Ingenieria	25.33	25.33			25.33	25.33
		278.66	278.66			278.66	278.66

AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION.—Quito Ecuador
Cuadro del Costo Cuatrimestral, desde Abril 28 al 30 de Junio de 1941

R E S U M E N

C L A S I F I C A C I O N		L A B O R		M A T E R I A L E S		L A B O R Y M A T E R I A L E S	
		Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha
Cuenta No							
10	Administración	7.260,51	7.260,51	22.719,99	22.719,99	29.980,50	29.980,50
30	Bodega Central			278.551,60	278.551,60	278.551,60	278.551,60
* 50	Honorarios de Ingenieros y Construcción			181.321,50	181.321,50	181.321,50	181.321,50
100	Administración de Obras	14.328,90	14.328,90	13.448,67	13.448,67	27.777,57	27.777,57
150	Campamentos			7.049,90	7.049,90	7.049,90	7.049,90
200	Construc. de Carreteras	7.742,01	7.742,01	11.225,45	11.225,45	18.967,46	18.967,46
300	Puentes de Concreto	1.489,36	1.489,36			1.489,36	1.489,36
350	Rep. al equipo y maquinarias			400,10	400,10	400,10	400,10
500	Inversiones de Planta y Equipo			495.737,15	495.737,15	495.737,15	495.737,15
530	Herramientas pequeñas			36.949,95	36.949,95	36.949,95	36.949,95
600	Obras auxiliares	1.040,05	1.040,05			1.040,05	1.040,05
Total en Sucres		31.860,83	31.860,83	1'047.401,31	1'047.401,31	1'079.262,14	1'079.262,14
Total en Dólares		2.124,05	2.124,05	69.826,76	69.826,76	71.950,81	71.950,81

- * (Estas partidas han sido erróneamente cargadas a "Materiales", en lugar de "Labor", lo cual se corregirá en Julio de 1941).

AMBURSEN ENGINEERING CORPORATION.—Quito Ecuador
Cuadro de Costo Cuatrimestral, desde Abril 28 al 30 de Junio de 1941

RECAPITULACION DE OBRAS							
CLASIFICACION		LABOR		MATERIALES		LABOR Y MATERIALES	
Proy. No.	NOMBRE	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha	Por este periodo	Acumulado a la fecha
...	Oficina Central..	8.219,50	8.219,50	1'007.397,14	1'007.397,14	1'015.607,64	1'015.607,64
1	Cuenca—Loja..	19.498,80	19.498,80	28.938,52	28.938,52	48.437,32	48.437,32
2	Santo Domingo—Quinindé...	3.872,87	3.872,87	11.065,65	11.065,65	14.938,52	14.938,52
3	Montecristi—Jipijapa.. . . .	278,66	278,66	.....	.....	278,66	278,66
	Total en Sucres.. . . .	31.860,83	31.860,83	1'047.401,31	1'047.401,31	1'079.262,14	1'079.262,14
	Total en Dollars.....	2.124,05	2.124,05	69.826,76	69.826,76	71.950,81	71.950,81

DISTRIBUCION DE COSTO DE LABOR Y MATERIAL, a 30 de Junio de 1941

1.-Labor Americana

a) A los americanos enviados de EE. UU...	\$	
b) A los americanos empleados en el Ecuador	"	
c) Gastos Generales pagados en EE. UU. por gastos de viaje de ingenieros	" 2.088,10	
d) A los americanos por honorarios.....	<u>" 10.000,00</u>	
e) Totales por servicios americanos.....		\$ 12.088,10

2.-Labor Ecuatoriana

a) Por salarios y jornales.....	\$ 2.124,05	
Por honorarios y otros servicios, incluyendo subcontratos	<u>"</u>	
b) Totales por servicios ecuatorianos		\$ 2.124,05

3.-Material Americano

a) Por compras efectuadas en los EE. UU..	\$ 50.950,91	
b) Por material americano comprado en el Ecuador	"	
c) Transporte, seguro, teléfono y telégrafo, etc.	<u>" 1.349,15</u>	
d) Total por material de EE. UU.		\$ 52.300,06

4.-Material Ecuatoriano

a) Materiales y abastecimientos comprados en el Ecuador.....	\$ 5.438,60	
b) Transporte y otros recargos.....	<u>"</u>	
c) Total por material comprado en el Ecuador.		\$ <u>5.438,60</u>

5.-Total de Cargos según el contrato hasta la fecha	\$ <u>71.950,81</u>
---	---------------------

Labor y honorarios, de EE. UU. 1 (e)	\$ 85, "	de Total de Labor
Labor y honorarios, Ecuador 2 (c)	" 15, "	de Total de Labor
Material Total de EE. UU. 3 (d)	" 90, "	de Costo de Material
Material Total de Ecuador 4 (c)	" 10, "	de Costo de Material
Labor Material de EE. UU. 1 (e)		
Mas 3 (d)	" 89, "	de Costo Total de Contratos
Labor y Material de Ecuador 2 (c)		
Mas 4 (c)	" 11, "	de Costo Total de Contrates

INFORME DE COSTOS

Fondos Disponibles, Desembolso y Distribución de Fondos Gastados

Fondos disponibles originalmente	\$	50.000,00	ecuatoriano	\$/	750.000,00
Aumentos subsecuentes	"	50.000,00	"	"	750.000,00
Totales	\$	100.000,00	"	\$/	1'500.000,00

B. Balance disponible a la fecha de Junio 30, 1941	\$	28.049,19	"	\$/	420 737,86
C. Egresos hasta la fecha	"	71.950,81	"	"	1'079.262,14

Convertido a Dollars al cambio de \$/ 15,00 y distribuido como sigue:

1. Construcción:

a) Estudios de línea, planos	L.	708 09	
Diseños, etc.	M.	390,62	
b) Costos asignados	L.	615,43	
Labor, material	M	748,36	
c) Costos no distribuidos	L.	.....	
Herramientas pequeñas, etc.	M.	2.959,80	
d) Obras auxiliares	L.	69,35	
Canteras, etc.	M.	.....	
e) Costo total de construcción			\$ 5.491,65

2. Inversión:

a) Stock de Bodega	\$	18.570,11	
b) Planta y equipo	"	33.049,14	\$
Inversión total			\$ 51.619,25

3. Administración:

a) Honorarios y recargos de EE.UU.	\$	12.088,10	
b) Gastos generales ecuatorianos	"	2.751,81	
Administración total			\$ 14.839,91
4... Costo total según contrato (1. 2. 3)			\$ 71.950,81

CUADRO COMPARATIVO DEL RENDIMIENTO

De correspondencia ordinaria interna durante el Primer Cuatrimestre de 1940 y 1941

1 9 4 0			1 9 4 1		D I F E R E N C I A S			
					A F a v o r		E n C o n t r a	
M e s e s	No. de piezas	Valor de las tasas	No. de piezas	Valor de las tasas	No. de piezas	Valor de las tasas	No. de piezas	Valor de las tasas
Enero ...	343.461	S 34.346,10	258.595	S 77.578,50	.....	S 43.232,40	84.866	.....
Febrero ..	348.773	34.877,30	228.207	68.462,10	....	33.584,80	120.566	.....
Marzo	367.973	36.797,30	241.136	72.340,80	....	35.543,50	126.837	.....
Abril.	333.428	33.342,80	237.535	71.260,50	...	37.917,70	95.893	.....
Totales	1'393.635	S 139.363,50	965.473	S 289.641,90	.....	S 150.278,40	428.162	.....

TELECOMUNICACIONES
DISTRIBUCION DE LAS OFICINAS TELEGRAFICAS

Carchi	Imbabura	Pichincha	Cotopaxi	Tungurahua	Chimborazo	Bolívar
Tulcán	Ibarra	Quito	Latacunga	Ambato	Riobamba	Guaranda
San Gabriel	Chota	Cayambe	Pujilí	Píllaro	Guano	San José de
El Ángel	San Antonio	Tabacundo	San Miguel	Pelileo	Cajabamba	Chombo
Huaca	Atuntaqui	Malchingui	Lasso	Baños	Guamote	San Miguel de
Mira	Urcuquí	Puélaro	El Corazón	Huambaló	Alausí	Chimbo
San Isidro	Cotacachi	Pomasqui	Saquisilí	Cotaló	San Pablo	Bulzapamba
Bolívar	Otavalo	Tandapi	Angamarca	Mocha	Sibambe	Chillanes
Cristóbal Colón	San Pablo	Alluriquin	La Guambefia	Patate	Huagra	San Pablo de
Julio Andrade		Sto. Domingo		Pasa	Chunchi	Atenas
		Machachi		Pilahuín	Tixán	Gualasay
		Tambillo		Tisaleo	San Juan	Las Herrerías
		Sangolquí		Quero	San Andrés	
		Alóag		Cevallos	Penipe	
				Mera		
				Puyo		
				San Francisco		
				Bolívar		
				Poggyos		

NICACIONES

AFICAS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Cañar	Azuay	Loja	El Oro	Guayas	Los Ríos	Manabí
Azogues	Cuenca	Loja	Machala	Guayaquil	Babahoyo	Portoviejo
Cañar	Gualaceo	Macará	Puerto Bolívar	Halaz	Vinces	Manta
El Tambo	Paute	Cariamanga	Santa Rosa	Daule	Catarama	Bahía
Biblián	Sigsig	Catacocha	Pasaje	Santa Elena	Baba	Chone
Déleg	Girón	Celica	Zaruma	Salinas	Puebloviejo	Jipijapa
Tipococha	Cochapata	Saraguro	Chacras	Yaguachi	Pimocha	Calceta
	Santa Isabel	Zapotillo	El Guabo	Mitagro	Quevedo	Roca fuerte
	Tendil	Amaluza	Piedras	Eloy Alfaro	Febres Cordero	Santa Ana
	Nabón	San Lucas	Arenillas	Manglaralto	Montalvo	Montecristi
	Oña	La Toma	Pinas	Santa Lucía	Ventanas	Sucre
	El Pan	San Pedro	Portovelo	Colimes	Caracol	Machalilla
	Rio Negro	Valladolid	Huaquillas	Nobol	Palenque	Canuto
	Méndez	La Paz	Ayapamba	Soledad	Mocachi	Junín
		Gouzanamá		Salitre	Guare	Abdón Calderón
		Colaisaca		La Victoria	Zapotul	Riochico
		Sozoranga		Naranjito	Isla Bejucal	Charapotó
		Sabiango		Posorja		Cayo
		Chaguarpamba		Bucay		Paján
		Miguel Riofrío		La Libertad		Guala
		Cangonamá		Ancón		Tosagua
		El Cisne		Morro		Puerto López
		Guchanamá		Chanduy		Pedro P. Gómez
		Nambacola		General Villamil		Bajogrande
		Alamor		(Playas)		Olmedo
		Chuquiribamba		Pedro Carbo		Jaramijó
		Mercadillo		Samborondón		Bellavista
		Olmedo		Colonche		Colón
				Potrero de la		
				Virgen		
				Pascuales		
				Jujan		

TELECOMUNICACIONES
PERSONAL DEL RAMO DE TELEGRAFOS

PROVINCIAS	Inspectores	Jefes de Distrito	Jefes de Oficinas	Sub-Jefes	Telegrafistas	Jefes Anotaciones	Sub-Jefes	Revisores Anotación	Anotadores	Jefes de Mensajeros	Sub-Jefes	Mensajeros	Reparadores	Total General
Carchi.....			1	.....	14	.....	.....	.....	2	.....	.....	4	9	30
Imbabura.....		1	1	.....	12	.....	.....	.....	3	.....	.....	6	10	33
Pichincha.....	1	.....	1	1	47	1	1	2	14	1	1	24	17	111
Cotopaxi.....			1	.....	11	.....	.....	.....	2	.....	.....	6	9	29
Tungurahua.....			1	.....	24	.....	.....	.....	4	.....	.....	7	14	50
Chimborazo...		1	2	.....	26	.....	.....	.....	5	.....	.....	6	18	58
Bolívar.....			1	.....	12	.....	.....	.....	2	.....	.....	4	7	26
Cañar.....			1	.....	9	.....	.....	.....	2	.....	.....	4	7	23
Azuay.....		1	1	1	29	.....	.....	.....	7	1	.....	10	16	66
Loja.....		1	1	.....	38	.....	.....	.....	3	.....	.....	8	28	79
El Oro.....			1	.....	21	.....	.....	.....	1	.....	.....	9	11	43
Guayas.....		1	1	1	61	1	.....	.....	14	1	1	31	29	141
Los Ríos.....			1	.....	21	.....	.....	.....	2	.....	.....	4	14	42
Manabí.....		1	3	.....	40	.....	.....	.....	8	.....	.....	16	23	91
Totales.....	1	6	17	3	365	2	1	2	69	3	2	139	212	822

TELECOMUNICACIONES

MOVIMIENTO DEL SERVICIO TELEGRAFICO TRASMITIDO DURANTE EL AÑO DE 1940

PROVINCIAS	SERVICIO PUBLICO			SERVICIO OFICIAL			SERVICIO GRATUITO			TOTAL GENERAL		
	Partes	Palabras	Valor en Suces	Partes	Palabras	Valor en Suces	Partes	Palabras	Valor en Suces	Partes	Palabras	Valor en Suces
Carchi.....	15.862	166.971	S' 17.263,07	23.228	841.338	S/ 84.133,80	805	24.790	S 2.479,00	39.895	1'033.099	S 103.875,87
Imbabura.....	19.327	197.273	20.138,05	36.798	1'302.555	130.255,50	871	20.437	2.043,70	56.996	1'520.265	152.437,25
Pichincha.....	125.995	1'598.363	178.775,38	175.100	5'251.427	525.142,70	21.823	594.307	59.430,70	322.918	7'444.097	763.348,78
Cotopaxi.....	7.844	78.192	8.018,53	27.376	980.582	98.058,20	310	6.511	651,10	35.530	1'165.285	106.727,83
Tungurahua....	29.031	303.405	31.293,72	40.224	1'338.547	133.854,70	1.810	35.111	3.511,10	71.065	1'677.063	168.659,52
Chimborazo....	24.141	258.260	26.058,95	50.772	1'817.551	181.755,10	2.132	84.948	8.494,80	77.045	2'160.759	216.308,85
Bolívar.....	7.841	73.281	7.453,52	25.578	799.180	79.918,00	321	6.559	655,90	33.740	979.020	88.027,42
Cañar.....	5.422	60.619	6.227,32	19.164	703.764	70.376,40	713	18.779	1.877,90	25.299	783.162	78.481,62
Azuay.....	40.131	499.504	52.276,08	48.740	1'960.308	196.030,80	3.450	106.590	10.659,00	92.321	2'566.402	258.965,88
Loja.....	32.028	364.552	57.251,66	79.916	3'129.704	312.970,40	764	24.658	2.465,80	112.708	3'518.914	372.687,86
El Oro.....	17.990	226.130	23.803,46	66.250	2'389.848	238.984,80	203	4.488	448,80	48.443	2'620.466	263.237,06
Guayas.....	174.715	2'363.119	280.655,37	114.073	3'991.313	399.131,30	15.587	679.783	69.778,30	304.375	7'048.215	749.164,97
Los Ríos.....	12.351	122.930	12.495,17	36.377	1'282.082	128.208,20	751	19.691	1.969,10	49.479	1'424.703	142.672,47
Manabí.....	65.380	903.929	100.058,42	110.740	4'212.993	421.299,30	5.218	142.908	14.290,80	181.338	5'259.830	535.648,52
Totales.....	587.058	7'216.528	S 821.768,70	854.336	30'001.192	S 3'000.119,20	54.758	1'787.560	S 178.756,00	1'487.152	39'201.280	4'000.243,90

DISTRIBUCION DE LAS OFICINAS TELEFON.

CARCHI	IMBABURA	PICHINCHA	COTOPAXI	TUNGURAHUA	CHIMBORAZO	CAÑAR	AZUAY
Tolón	Ibarra	Quito	Cusubamba	Ambato	Pangor	Solano	Baños
El Pún	Juncal	Cotacollao		Benítez	Columbe		Chordeleg
	Mucnala	La Magdalena			Palmira		San Fernando
	Otavalo	Pífo					
	Cotacachi	Cumbayá					
	Atuntaqui	Conocoto					
	Humán	Sangolquí					
	Pimampiro	Chillozollo					
		Guápulo					
		Chaupicruz					
		El Tingo					
		Tabacundo					
		Amaguaná					
		Quinche					
		Tumbaco					
		San José de Minas					
		Puellaró					
		Perucho					
		Cayambe					
		Alluriquín					
		Guayllabamba					
		Otón					
		Ascázubi					
		Mariana de Jesús					
		Llano Chico					
		Alangasí					
		Píntag					
		Llota					
		Yaruquí					
		Uyumbicho					
		San Antonio					
		Nayón					
		Zambiza					
		Pomacqui					
		Pucambo					
		Checa					
		La Concordia					
		Campamento					
		Chiriboga					
		Calderón					
		Calacali					
		Machachi					
		Atahualpa					
		Nono					
		Cangahua					
		Chavezpamba					
		Papallacta					

ICAS EN LA REPUBLICA DEL ECUADOR

LOJA	EL ORO	GUAYAS	LOS RIOS	MANABI	ESMERALDAS	ORIENTE
La Libertad	Machala	Lorenzo de Garaiosa	Pimocha	Tarqui	Esmeraldas	Cuyaba
Pozul	Hualtaco		Isla Bejuco	Ayacucho	Rio Verde	Tosanga
Pindal	Bellavista			Colimes de Pajon	La Tola	Urcusiqui
Salati	Paccha			Joa	Montalvo	Osayacu
					Lagarto	Archidona
					Las Palmas	Tena
						Baeza
						Napo

TELECOMUNICACIONES
DISTRIBUCION DE LAS ESTACIONES RADIO—TELEGRAFICAS
EN LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Carchi	Pichincha	Azuay	Loja	El Oro	Guayas	Los Ríos	Manabí	Esmeraldas	Oriente
Tulcán	Quito	Cuenca	Loja	Machala Zaruma	Guayaquil Estación Ra- dio-Naval Balao Puná Naranjal	Babahoyo	Portoviejo Bahía Manta Jipijapa	Esmeraldas Concepción Limones Muisne Cojimies	Tena

TELECOMUNICACIONES

CUADRO DEL MOVIMIENTO DEL SERVICIO RADIOGRAFICO, DURANTE EL AÑO DE 1940

ESTACIONES	SERVICIO PUBLICO			SERVICIO OFICIAL			SERVICIO GRATUITO			TOTAL GENERAL		
	Partes	Palabras	Valor	Partes	Palabras	Valor	Partes	Palabras	Valor	Partes	Palabras	Valor
Esmeraldas H. C. E.	9.424	123.544	S/ 12.622,10	21.516	965.482	S/ 96.548,20	1.460	48.199	S/ 4.819,90	32.400	1'137.225	S/ 113.993,20
Moisue H. C. S.	301	5.181	532,75	136	3.588	358,80	.....	.....	.....	437	8.769	719,45
Puná H. C. P.	276	2.854	459,75	310	7.460	746,00	6	74	7,40	592	10.388	1.243,15
Roca fuerte.. H. C. N.	343	4.717	382,55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	343	4.717	328,55
Machala . . . H. C. M.	10	139	20,85	69	4.740	474,00	.....	.....	.....	79	4.879	494,85
Tena H. C. O.	1.530	30.576	3.453,30	260	10.382	1.038,20	.....	.....	.....	1.790	40.958	4.491,50
Baños H. C. A.	312	3.745	566,75	348	13.077	1.307,70	9	180	18,00	669	17.002	1.916,10
Límones . . . H. C. D.	2.160	31.425	3.171,65	1.131	23.378	2.337,80	454	10.284	1.028,40	3.715	65.037	6.537,85
Naranjal . . . H. C. B.	399	5.429	811,05	674	28.775	2.877,50	14	335	33,50	1.087	34.439	3.722,05
Galápagos... H. C. W.	325	6.176	549,05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325	6.176	549,05
San Lorenzo	7	86	8,60	24	587	58,70	..	.....	.....	31	673	67,30
Méndez	134	1.822	144,80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	1.822	144,80
Zumba	67	1.056	105,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	1.056	105,60
TOTALES..	15.388	216.650	S/ 22.853,30	24.168	1'057.460	S/ 105.746,90	1.943	59.072	S/ 5.907,20	41.699	1'332.191	S/ 134.512,40

TELECOMUNICACIONES

Cuadro Demostrativo del número de Oficinas Telégraficas, Telefónicas e Inalámbricas de la República

PROVINCIAS	Número de Oficinas Telégraficas	Número de Oficinas Telefónicas	Inalámbricos
Carchi	9	2	1
Imbabura	8	8	—
Pichincha	13	46	1
Cotopaxi	8	1	—
Tungurahua	18	2	—
Chimborazo	16	3	—
Bolívar	8	—	—
Cañar	6	1	—
Azuay	13	3	—
Loja	27	4	—
El Oro	13	4	—
Guayas	29	1	—
Los Ríos	16	2	—
Manabí	27	4	—
Esmeraldas	—	6	—
Región Oriental	—	8	—
Totales	211	95	22



MANTENIMIENTO DEL SERVICIO — 1940

M E S E S	Telégrafos	Telefonos	Inalámbricos	Total
Enero	S 5 316,74	S 1.465,89	S 31,02	S/ 6 813,65
Febrero	656,12	353,10	1,60	1 010,82
Marzo	11.302,23	47,36	—	11.349,59
Abril	14.510,80	580,74	—	15.091,54
Mayo	13.016,21	1.888,87	—	14 905,08
Junio	2.918,92	477,58	36,00	3.432,50
Julio	57.152,90	1.423,30	—	58.576,20
Agosto	5.200,24	1.951,82	1.290,40	8.442,46
Setiembre	49.027,09	1.414,54	310,00	50.751,63
Octubre	16.663,52	4.860,59	3.627,45	25 151,56
Noviembre	20.147,34	3.317,84	380,65	23.845,83
Diciembre	28 511,51	1.106,39	1 818,30	31 436,20
Totales	S/ 224.423,62	S 18.888,02	S/ 7.495,42	S 250.807,06

INVERSIONES EN LINEAS Y OFICINAS — 1940

M E S E S	Telégrafos	Telefonos	Inalámbricos	Total
Enero	S 20,00	S 793,48	S 11,48	S 793,48
Febrero	—	155,86	—	175,86
Marzo	—	118,00	—	129,48
Abril	256,58	537,70	—	794,28
Mayo	583,00	853,06	—	1.436,06
Junio	140,00	506,00	—	646,00
Julio	770,00	2.417,55	—	3.187,55
Agosto	3.015,00	1.142,45	—	4.157,45
Setiembre	200,00	1.272,95	—	1.472,95
Octubre	1.368,00	1.164,40	—	2.532,40
Noviembre	1.131,50	501,65	—	1.633,15
Diciembre	1.230,00	372,50	—	1.602,50
Totales	S/ 8.714,08	S 9.835,60	S 11,48	S 18.561,16