

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
Y COMUNICACIONES

INFORME A LA NACION

1939 - 1940



QUITO - ECUADOR

IMPRENTA DEL MINISTERIO DE HACIENDA

Conciudadanos:

DE acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 de la Constitución Política del Estado, cumpro con el deber de informar a la ciudadanía ecuatoriana en general, y, en especial, a sus Representantes en el seno del Parlamento Nacional, sobre la marcha y desenvolvimiento de las actividades administrativas que, durante el lapso comprendido entre agosto de 1939 y la presente fecha, se han llevado a cabo en el Departamento de Obras Públicas y Comunicaciones.

PARA realizar esta Memoria administrativa he solicitado, a mi vez, las informaciones respectivas a cada uno de los Jefes Departamentales que, por imperativos de la continuidad administrativa, han tenido oportunidad de intervenir, en forma directa, en la gestión desarrollada durante ese período; pues, sólo a mediados de mayo del presente año, fui llamado al ejercicio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el Sr. Dr. Dn. Andrés F. Córdova, Encargado del Poder Ejecutivo, quien, en su empeño por caracterizar su gestión política inclinada a realizaciones prácticas, creyó encontrar en el suscrito un colaborador entusiasta y decidido hacia esa misma finalidad.

POR lo anteriormente expuesto, se verá que mi gestión al frente del Portafolio de Obras Públicas, es sólo de ayer, razón por la que, contrariando mi deseo personal, no voy a trazar un plan lógico y completo de trabajo que inspire a los Poderes Públi-

cos el rumbo práctico a seguirse en materia de Obras Públicas. Apenas he tenido tiempo para redactar este Informe y hacer en él algunas apreciaciones de carácter general, esbozando unas pocas sugerencias que pueden ser aprovechadas y que las he recogido en mi breve observación sobre la forma como se desenvuelven las actividades de este Departamento.

PARA tan delicada y responsable tarea hubiera sido necesaria la observación atenta y el estudio prolijo de siquiera un año de labor administrativa, en que me hubiera sido dable encontrar la clave para conjurar algunas deficiencias sobre organización y funcionamiento que el país percibe y señala en este Portafolio. Deficiencias que tienen su origen, a juzgar por una impresión ligera del problema, ya en la falta de un estudio global y concienzudo de las tareas a realizarse, ya también en ciertas modalidades que el desequilibrio económico-fiscal impone a los gobiernos en relación con las Obras Públicas.

*
* *

DENTRO de todo Estado moderno hay dos tareas indispensables que confrontar: la organización y la construcción. Esta última no es posible desarrollar sin que esté afianzada la primera. No es posible adelantar, crear y construir algo, dentro del campo de la gestión pública, si al mismo tiempo no cuidamos de poner bases firmes a la organización administrativa general.

ESTIMO que si en la actual estructura del Estado consta el Departamento a mi cargo con la denominación de Obras Públicas, etc., debe procurarse que a él le estén encomendadas, en realidad, todas las obras públicas del país, excepto las que, por la misma organización del Estado y por su indudable aspecto de interés eminentemente local, la Ley ha encomendado a los Municipios Cantonales.

EN la actualidad no ocurre esto. El Ministerio de Obras Públicas lo es sólo de carreteras, caminos del interior y del litoral y una que otra obra de diferente índole. Poco a poco, y sin un fundamento racional y científico, se ha ido cercenando al Departamento varios servicios que le son propios y que le son necesarios hasta para complementar, coordinar y hacer más provechosa su acción general.

EL proceso descentralizador que en materia administrativa constituye una novedad del Derecho Público moderno, no ha sido comprendido en el Ecuador, sobre todo en lo que se relaciona con el Ministerio de Obras Públicas. La descentralización administrativa se explica y fundamenta cuando el Estado, al aumentar los servicios públicos, en consonancia con los requerimientos y las exigencias de una Nación en creciente prosperidad y ensanchamiento, se siente impotente para dirigir y controlar, con eficiencia y precisión, los nuevos servicios en todos sus aspectos y proyecciones nacionales. Más, esto no ha ocurrido entre nosotros, sino en casos muy contados. Han sido los mismos servicios, servicios ya de tiempos atrás establecidos, cuyo control y dirección estaban encomendados a determinados Departamentos y Secciones de Departamento, los que se han descentralizado de estos últimos, sin una clara visión de los problemas, acaso con intenciones de indudable bondad, pero sin un estudio serio y detenido de las deficiencias que se buscaba remediar.

COMO un aspecto relacionado con la descentralización administrativa que ha sufrido este Ministerio, quiero referirme especialmente a las Juntas de Vialidad y de Ferrocarriles, que han ido formándose una tras de otra para supervigilar, administrar y controlar diferentes obras, en virtud de las exigencias locales. Este sistema del establecimiento de Juntas encargadas de la recaudación de impuestos y de la inversión de fondos en determinadas obras, ha debilitado manifiestamente la acción directiva y técnica del Departamento de Obras Públicas de este Ministerio, creando una serie de conflictos y desconexiones y propiciando, de modo general, la desorganización y fracaso de los trabajos descentralizados.

LAS Juntas compuestas siempre de elementos heterogéneos, no pueden tener acierto en sus resoluciones, por mejor voluntad que exista en cada uno de sus miembros, ya que la diversidad de puntos de vista sobre los problemas que ellas confrontan, recargan la expedición de soluciones rápidas y entraban una acción ejecutiva unitaria y resuelta. Por lo demás, es indudable que esta forma de administración por medio de Juntas carece de responsabilidad efectiva, sobre todo en el aspecto técnico, porque ésta se diluye en el grupo o entidad.

ASI tenemos una "Junta de Vialidad del Chimborazo", facultada legalmente para recaudar e invertir el impuesto del uno por mil sobre el valor de los predios y el de tres días de trabajo para los habitantes de esa Provincia; Junta que no se conoce qué

es lo que ha hecho como fruto de sus actividades, a pesar de contar con apreciables rentas, impidiendo, en cambio, una acción técnica y administrativa eficaz por parte de este Departamento.

NO obstante haber transcurrido los seis primeros meses del presente año, el presupuesto de esta entidad no ha podido ser aprobado por este Ministerio, debido a que, a pesar de la insistencia del mismo, no se ha contemplado en la proforma presentada las vías que van a ser atendidas, a más de la Riobamba-Flores-Guamote. De la proforma presentada se desprende, además, que la Junta ha descuidado la recaudación de sus rentas en los tres últimos años.

FINALMENTE, débese anotar que, a pesar de la existencia de dicha Junta, el Departamento de Obras Públicas ha atendido a la reparación de caminos de la Provincia, a la construcción de la carretera Navac-Santiago, a la localización de un tramo de la carretera Penipe-Puela-Baños, a la localización de la carretera entre Palmira y Tixán, a la revisión de los planos del puente "San Luis" sobre el río Chibunga, que fueron elaborados por el técnico de la Junta.

LA vía de penetración al occidente por la región de Intag, tiene también su Junta especial encargada de controlar la recaudación e inversión de los fondos destinados a su mejoramiento. Es lamentable consignar que el funcionamiento de este organismo ha sido muy defectuoso y ha constituido una de las mayores molestias para este Ministerio, no sólo por el desacuerdo constante de sus miembros, sino porque debido a esta causa, no se ha podido invertir los fondos de la obra pese a la buena voluntad del Departamento y a que esos fondos han estado a la orden de la Pagaduría Provincial; pues, por las desavenencias habidas, no se ha podido conseguir el cumplimiento del requisito señalado por el presupuesto, según el cual los comprobantes de pago deben tener el visto bueno de uno de los miembros de dicha Junta.

A más de este inconveniente sistema de desarticular la administración técnica del Departamento mediante el establecimiento de las mencionadas Juntas de Vialidad, el Ramo de Obras Públicas padece, igualmente, otras descentralizaciones que debilitan su acción unificadora y que se deben normalizar cuanto antes.

ASI, ciertas obras, que son verdaderas obras públicas, determinadas a prestar servicios públicos, como las que actualmente se llevan a cabo bajo la dirección del Ministerio de Defensa Nacio-

nal. deben ser puestas bajo la realización de este Ministerio, mediante la respectiva reforma administrativa y presupuestaria. No encuentro razones fundamentales para que este aspecto de construcciones públicas que realiza el Estado, y que deben estar comprendidas dentro de un plan de acción técnico global, hayan sido adjudicados a otros Departamentos. Actualmente, se hallan a cargo del IV Departamento de Oriente, del Ministerio de Defensa Nacional, los trabajos de apertura y mantenimiento de carreteras y caminos, servicios de correos, telégrafos y teléfonos, posponiendo la intervención y control que de suyo le toca directamente ejercer a este Ministerio. Tal vez hayan existido en el pasado razones prácticas para alejar dichos servicios, que no pueden subsistir en esta forma en la actualidad, si se aspira a imprimir una organización adecuada y propia a la Administración Pública del Ecuador.

EL Ministerio de Defensa Nacional tiene finalidades tan específicas y conocidas dentro del estado moderno, y revisten dichas finalidades caracteres cada vez tan complejos, que sería, por lo demás, muy conveniente descargar a dicho Departamento de esta clase de preocupaciones, para que concrete su acción decidida y resuelta a la solución de problemas importantísimos que los nuevos tiempos le plantean, en conformidad con las perspectivas de la defensa nacional, y para la que necesita la consagración de todos sus valores, energías y recursos.

*
* *

OTRO aspecto, igualmente importante, relacionado con la misma descentralización de servicios recaída sobre este Departamento, es el de los Ferrocarriles del Estado.

MEDIANTE un Decreto Legislativo se creó el año pasado el Directorio General de los Ferrocarriles del Estado, organismo revestido de la más completa autonomía económica y administrativa y de una amplitud legal absurda y contraria a los intereses del Estado.

PARA esta creación acaso se creyó que la organización administrativa de los Ferrocarriles en explotación y construcción, tal como se encontraba establecida bajo la dirección inmediata de este Ministerio, no satisfacía a las exigencias del país, y que el estable-

cimiento de un Directorio provisto de amplias facultades legales y de disponibilidades económicas ajenas al proceso inversionista general que la Ley ha establecido para toda la administración pública, sería el remedio adecuado para darle un impulso más efectivo a la marcha y desenvolvimiento de estas obras.

EL supuesto adolece de un grave error, que es indispensable aclarar y corregir.

LOS defectos que se han imputado a la administración estatal de los Ferrocarriles no se han debido, en mi concepto, a fallas del Estado como administrador y constructor, sino a las escasas disponibilidades económicas que, antes de la descentralización operada, se asignaba a este importante Ramo, y al sistema de inversiones establecido en el país desde que entró en vigencia la Legislación Hacendaria Kenmeriana; sistema que si bien ha producido inmejorables frutos dentro del mecanismo general de la Administración, regularizando la economía del Estado en sus aspectos estructurales fundamentales, en cambio constituye un obstáculo innegable para ciertos servicios públicos, como aquellos en que el Estado interviene como administrador y constructor de las obras públicas, y en los cuales se relleva la exigencia de trámites inversionistas, rápidos, flexibles y menos rigurosos que los consultados en el sistema general.

EN el caso de los Ferrocarriles del Estado puede notarse claramente que, obviados legal y económicamente los inconvenientes anotados, el Estado, con su unidad de dirección y control técnicos y con sus mayores recursos administrativos, puede obtener los objetivos perseguidos en forma mucho más eficiente y ordenadora que un organismo corporativo particular, pues, por la experiencia reciente que tiene el país sobre las Juntas en general que se han creado, se deduce que si bien la gestión de esas entidades se distingue por el fervor y el entusiasmo mejor intencionados, no siempre consiguen imprimir una unidad de acción, de disciplina y de criterio técnico directivo a las obras que administran, sino que, antes bien, la mayor parte del tiempo y de la gestión de esas entidades se diluye en la armonización de divergentes puntos de vista y de contrarios pareceres, que afectan a la resolución rápida y responsable, que empresas esencialmente técnicas demandan imperativamente.

LA unidad técnica-administrativa de las empresas ferrocarrileras del Estado es más fácil obtenerla de un funcionario capacitado y responsable, debidamente controlado por el Estado, que de

organizaciones integradas casi siempre por elementos que, si bien están dotados de patriotismo y buena intención, en la mayor parte de las veces desconocen la materia que les queda sometida. Dichas corporaciones a lo más podrían constituirse como órganos supervigiladores pero no como organizaciones ejecutivas y de administración directa.

EN lo referente al Directorio de Ferrocarriles actualmente en funciones, es dable destacar la situación en que se encuentra este Ministerio, que carece de todo recurso legal para dejar sentir su influencia en los casos en que dicha entidad no ajuste sus actividades a los intereses del Estado y del país en general. El Ministerio carece, en la actualidad, de todo control, sobre dicho organismo, debido a la amplitud de facultades legales de que está investido en virtud del Decreto que lo creó, y que tornan al Ministro de Ferrocarriles y al Gobierno en general, en meras figuras decorativas en todo lo que se relaciona con este importante Ramo.

UN Estado como el nuestro, en un país de escasos recursos y posibilidades, tiene que unificar por fuerza su acción: de lo contrario, las energías directivas se dispersan, la administración general se disloca y dificulta, y el resultado de las funciones públicas deja mucho que desear en beneficio colectivo. Escójase al personal directivo, dótesele de medios económicos suficientes, garantícesele su estabilidad y permanencia y sométasele a riguroso control, y se verá, a poco menester, que la eficiencia de los servicios no radica en la diversificación de órganos y funciones, sino en una variante substancial de pensamiento administrativo y de método a seguir.

* * *

ENTRE las medidas adoptadas en favor del Directorio General de los Ferrocarriles del Estado y que se hallan establecidas en el Decreto Legislativo que creó dicho organismo, consta la de exonerar a dicha entidad del requisito de licitación para la adquisición de materiales destinados a la ejecución de las obras puestas a su cuidado. Esta medida ha estado muy bien consultada y seguramente debe haber dado buenos resultados, porque la adquisición de materiales, que de acuerdo con la Ley Orgánica de Hacienda, cuando pasa de \$ 4.000 tiene que someterse al requisito de la licitación, cuando se la verifica en forma directa, rápida y eficaz, constituye uno de los principales factores para la aceleración de los trabajos y la buena orientación de las obras.

DESELE al Ministerio esta facilidad, extendida a todas las obras públicas, en general, por las mismas razones que existen para haberla establecido en favor de los Ferrocarriles, ya que carreteras, caminos, servicios de correos y telecomunicaciones, necesitan ser atendidos en forma rápida y eficaz, sin que la selección de los materiales de suyo urgentes y de inmediato empleo sean sometidos al pesado trámite de licitación, y se verá todo el maravilloso resultado de una labor pronta, eficaz y, sobre todo, técnica.

SI la licitación en sí, como forma administrativa de adquisición de materiales para las Dependencias del Estado, constituye una demora y un obstáculo evidentes, la última reforma introducida en esta materia, según la cual es una Junta especial la llamada a estudiar toda clase de propuestas, en todos los Ramos de la Administración viene a agravar más las dificultades que experimentan dicha obras; pues tal Junta de Licitaciones está compuesta por altos Jefes de Departamentos Administrativos que más ocupaciones tienen dentro del desempeño de sus propias funciones y además desconocen aquellos asuntos donde necesariamente deben contar con el absoluto dominio de la técnica para poder resolverlos. Y es en esta forma, que las adquisiciones destinadas a obras públicas se hallan en la actualidad afectadas profundamente por este sistema.

SERIA de desear que los señores Legisladores estudien detenidamente este importante aspecto de la realidad administrativa, a fin de que adopten la medida que queda sugerida o la que crean más adecuada, a efecto de que el Ramo de Obras Públicas pueda efectuar adquisiciones de maquinarias, construcciones por contrato, equipos y demás materiales de uso técnico, en forma pronta y eficaz.

*
* *

EL problema de la adquisición de materiales para las Obras Públicas del país es uno de los más interesantes y digno del más atento estudio, y si se lo enlaza con el de las adquisiciones generales que realiza el Estado, su importancia cobra mayor relieve.

DURANTE mi breve paso por este Ministerio he procurado dar un impulso efectivo a la formación de una "Comisión Técnica de Racionalización de Materiales", similar a otras ya existentes en Sudamérica.

LA necesidad de implantar este sistema en el Ecuador, es verdaderamente urgente, y a este propósito quiero reproducir lo que sostuve en un ligero estudio que corre publicado en uno de los anteriores números del BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS:

"SIENDO el Estado el mayor comprador de materiales, maquinarias y más implementos indispensables en la administración, es menester que tales adquisiciones se las haga ajustándolas a un criterio de unificación y normatividad técnica, mediante una adecuada reglamentación que elimine los posibles errores en la referencia técnica de los materiales y contemple una forma científica y unitaria que traiga como consecuencia la coordinación necesaria en estos casos. Por estas razones y en vista de las ventajas prácticas que proporcionaba este método, la Compañía del Ferrocarril del Sur—que cuenta con autonomía económica propia—creó en el año 1938, la Oficina de Compras en Estados Unidos, con sede en New York, ya que es en esta nación, en donde dicha Compañía adquiere todos los materiales para su operación y mantenimiento. El Agente de Compras que es el Vicepresidente del Ferrocarril y actualmente Cónsul General del Ecuador, adquiere directamente en las casas productoras los mejores materiales a los más bajos precios, después de llenar con todas las exigencias, características y reglamentaciones impuestas por las oficinas de operación residentes en el Ecuador. Además, dicho Agente de Compras suele estar atento a las liquidaciones judiciales o voluntarias de Compañías similares, con el objeto de hacer posturas en los remates públicos o en las ventas, de todo aquello que estima de utilidad para la Compañía del Ferrocarril, sin descuidar también la fluctuación de los precios del comercio y los cambios de moneda que le permitan actuar con oportunidad y conveniencia económica. Esta medida ha dado resultados muy beneficiosos al Ferrocarril, como puede comprobarse consultando los libros de contabilidad de la Compañía, lo que tal vez no hace falta, si se toma en cuenta que, con este método, se han eliminado los muchos intermediarios que operan cada vez que se trata de la adquisición de materiales, maquinarias, herramientas y más implemento de todo orden y género".

"ESTA experiencia hizo que propusiéramos al Gobierno—a nuestro regreso de Estados Unidos—la conveniencia de organizar Agencias de Compras, aprovechando, si así se lo deseaba, para los Estados Unidos, de la misma Oficina de Compras del Ferrocarril, sin más obligación que aumentar un empleado y dictar las normas técnicas necesarias para la adquisición y las reglamentaciones de las formas de recepción, entrega y cancelación de los valores correspondientes a los implementos que adquiriese".

CREADA la Comisión Técnica Nacional de Racionalización de Materiales, que debe funcionar ya en este Ministerio o en la Universidad Central del Ecuador, y establecidas las respectivas Agencias de Compras en el Exterior, se habría dado un gran paso en este aspecto fundamental de la administración pública y se habrían puesto las bases para una buena organización de los servicios públicos y de las diferentes y múltiples realizaciones en que se halla empeñada actualmente la nación ecuatoriana.

*

* *

ANTES de concretar las actividades que han desarrollado los Departamentos de Obras Públicas, Correos y Telecomunicaciones, durante el lapso administrativo en estudio, quiero dejar especial constancia de ciertos antecedentes que, debidamente explicados, servirán de elementos de juicio indispensables para la comprensión del rumbo que han seguido dichos Ramos, en lo tocante al desarrollo de las labores que la Ley y los Reglamentos les tienen asignados.

EL país conoce que en los últimos tiempos, y debido al desbarajuste de la economía nacional, que acaba de refluir en la desnivelación de la moneda, la Hacienda Pública ha pasado por momentos verdaderamente angustiosos. Estas desfavorables circunstancias, cuyas causas no me toca analizar, han afectado, predominantemente, a la gestión de este Departamento en sus principales Ramos.

EN todas las crisis fiscales que ha padecido la República, el Ramo de Obras Públicas ha soportado, puede decirse, casi todo el peso de los reajustes para fines de equilibrio financiero-fiscal. De ahí que, a decir verdad, el programa de realizaciones en este campo ha tenido reveses muy lamentables, pues todo impulso progresivo ha tenido que ser adecuado a las exigüas posibilidades fiscales y, en la mayor parte de los casos, las obras han tenido que conservarse antes que avanzar.

DE desear sería, a este propósito, que se produzca un saludable cambio en las concepciones financieras, en lo que se refiere a este capítulo de actividades del Estado, porque una casi paralización de las obras públicas del país, si bien alivia a los Gobiernos desde el punto de vista de la estrechez presupuestaria, en cambio, para la economía nacional, tiene una repercusión que no creo exagerado el calificar de mortal, ya que sus efectos son por demás enervadores y perturbadores, y refluyen en la misma economía que se trató de apuntalar o desahogar.

EN este ligero examen que sobre el Ramo de Obras Públicas he podido hacer, no quiero dejar pasar inadvertido un aspecto que me ha parecido de significativa importancia, y es el que se relaciona con el deficiente personal técnico que existe en la actualidad en el Departamento.

LAS asignaciones presupuestarias a este respecto han restringido inconsultamente dicho personal, que estimo de suma urgencia, reвер esta situación, para lo cual, este Ministerio, en la Pro-

forma Presupuestaria para el ejercicio económico de 1941, ha consultado la rehabilitación de las Direcciones Técnicas Provinciales, llamadas a organizar y atender debidamente las múltiples obras públicas que tiene que realizar la Dirección General en todo el país.

LA refundición de las obras públicas de dos o más provincias, bajo el control de una Dirección Técnica común, tal como ha existido en la actualidad, ha provocado no escasas molestias al Ministerio, debido al reclamo constante de los pueblos por contar con su Dirección Técnica propia para atender, de preferencia, las obras provinciales de mayor interés.

EN materia de organización de trabajos técnicos como son los de obras públicas, una de mis preocupaciones ha consistido en tratar de conseguir que el personal que actúe a la orden de la Dirección General de Obras Públicas pueda respaldar su labor con el título académico correspondiente y con un haber de experiencia profesional suficientemente conocido, a fin de evitar que a ciertas obras de especial importancia vayan ingenieros inexpertos y carentes de título profesional. He podido observar que uno de los principales factores desfavorables para la buena organización de los trabajos de obras públicas en el país, consiste en cierta condescendencia y liberalidad habidas para con muchos técnicos de dentro y fuera del país, los que, sin ostentar su profesionalización debidamente legalizada, han tomado a su cargo trabajos delicados y de señalada responsabilidad técnica, y los han dirigido en forma contraria a los intereses del país.

SERIA conveniente expedir una prohibición legal terminante en este sentido, a fin de librar a la Dirección General de Obras Públicas de este grave mal, que tanto daño le ha hecho y sigue haciendo al Ramo que tiene a su cuidado.

*
* *

HAY un mal inveterado, casi secular, en el país, en lo que se refiere a la construcción de ferrocarriles, carreteras, caminos, etc. Hemos estado acostumbrados a mirar con indiferencia como, cuando se ha tratado de llevar a cabo ciertas obras, el dictamen técnico ha sido soslayado y burlado, para dar preferencia a las insinuaciones nocivas de los intereses localistas, diminutos y desviados, que

viven siempre conspirando contra las generales conveniencias; técnicas y económicas, de las obras y del país en general.

UNA buena ejecución de las Obras Públicas, tiene que combatir, sin tregua, esta perniciosa modalidad, si se quiere que impere la técnica, que se impongan los conceptos económicos y que las obras que realiza el Estado obedezcan a un plan racionalmente trazado.

MENOS espíritu localista o vecinal y más sentimiento de nacionalidad están exigiendo ciertas obras públicas del Ecuador.

ASI, por ejemplo, en la construcción del Ferrocarril Quito-Ibarra, es fácil comprobar como ciertos trazados y desviaciones se han hecho, antes que en acatamiento a los dictados de la técnica, a las influencias de los intereses creados, del pueblo, la parroquia o el fundo vecinal, pues, sin exagerar, este Ferrocarril que debió tener su trazado hacia el norte, desde Quito, lo tuvo hacia el sur en una gran longitud. Igual situación puede observarse en el Ferrocarril Sibambe-Cuenca. Y fue demasiado clamoroso el caso suscitado con el Ferrocarril al Curaray, que constituye uno de los más grandes fracasos nacionales y la más dolorosa pérdida de las esperanzas ecuatorianas por vincular sus dos regiones más importantes con la inmensa y feraz Región Amazónica. Y todo por los manejos antipatrióticos y anticientíficos de unos cuantos interesados, que sacrificaron una obra redentora, de importancia continental, para dar pábulo a sus intereses personales, cuando no a caprichos y actitudes de injustificable aceptación general.

ESTO, y algo más, ocurre de ordinario con carreteras, vías de herradura y caminos vecinales.

ES, pues, un imperativo de los gobiernos y del país salir por los fueros de la técnica en el trazado de las obras nacionales, y combatir tenazmente la funesta tendencia de los intereses localistas, acostumbrados de por vida a la sistemática oposición de los trazados de interés nacional.

*
* *

PARA terminar esta Exposición, en la que he procurado anotar algunas sugerencias y observaciones como fruto de mi precaria gestión al frente del Portafolio de Obras Públicas y Comuni-

ne a su cargo el Estado, debo hacer algunas observaciones que me ha sugerido el contacto con sus autoridades.

LA crisis fiscal también ha afectado seriamente a este Ramo. Muchas partidas presupuestarias no han podido hacerse efectivas por tal motivo, dándose el caso verdaderamente extraordinario de que ciertas Administraciones de Correos en el Extranjero no han sido pagadas desde hace más de diez años, resintiéndose, de este modo, el buen crédito del país. En efecto, la deuda estatal que, por concepto del sostenimiento de la Oficina de Traslados de Panamá, asciende a la apreciable suma de 7.510,00 dólares, desde el cuarto trimestre de 1937 hasta el cuarto trimestre de 1939, no ha sido pagada y debe cancelarse hasta por decoro nacional.

La exigüidad de las asignaciones para este Ramo detiene toda iniciativa de positivo mejoramiento y ampliación de los servicios, los que, a pesar de esto, merced a la laboriosa y acertada actuación de su funcionario titular han mejorado notablemente. Hay muchos pueblos que deberían contar con Oficinas de Correos, pero esto no es posible satisfacer, sino se cuenta con los fondos necesarios, por mucha que sea la buena voluntad de los funcionarios. El personal de las oficinas principales de esta ciudad y de Guayaquil es muy reducido y mal pagado, habida cuenta de la creciente complejidad de los servicios y de las exigencias cada vez más marcadas de parte del público nacional y extranjero.

☆

* *

ES muy conveniente que recalque, en esta parte de mi exposición, sobre algo que interesa sobremanera al país: es necesario que, tanto el Poder Público, como los asociados, se den cuenta de que no será posible asegurar una buena ordenación de la vida del Estado y de la economía general de la Nación, sino se dá toda la importancia que tienen los servicios públicos que, como Correos y Telecomunicaciones, sirven de base efectiva, aunque poco advertida y justipreciada, al complejo de las actividades nacionales.

IMAGINEMONOS lo que significaría para el conjunto de actividades comerciales, industriales, agrícolas, culturales, diplomáticas, políticas y sociales en general del país, una suspensión, siquiera de un día, de estos servicios, que, operando modesta pero decisivamente en la vida estatal, constituyen, sin embargo, parte

substancial de la existencia misma de toda organización institucional y de todo libre desenvolvimiento nacional. Y sin embargo, cuan poco nos preocupamos de que, estos servicios de imponderable valor social, sean debidamente organizados, cuenten con un personal suficiente y bien remunerado, se mejoren cada día más, con innovaciones técnicas modernas y con todos los recursos que el servicio de correos en el mundo cuenta para beneficio de nuestra época, a fin de mejorar, al propio tiempo, todas las actividades que, en parte y en mucho están relacionadas y hasta condicionadas a estos servicios estatales.

DENTRO de nuestras aberraciones cotidianas de país indiferente y despreocupado por las cuestiones fundamentales, se ha generalizado la creencia de que, dentro de la organización del Estado, hay ciertos Ramos que tienen una fisonomía de privilegio, a los que no es posible negar nada y sí dar todo, y otros a los que se niega, sistemáticamente, todo apoyo, todo miramiento administrativo. Y esta que he llamado aberración está indicando una fase de nuestra psicología nacional. Dentro del campo de la vida administrativa, no es raro ver como hay Ramos privilegiados y Ramos preteridos, para los primeros, existen las mejores disposiciones; para los segundos, las más grandes indiferencias e injusticias.

TENEMOS que cambiar de criterios directivos al respecto y darle a la Administración un sentido de equidad y de justicia, asignando a cada Ramo de la Administración toda la justa importancia que ellos tienen, porque todos, según el punto de vista desde el que se los mire, adquieren un inmenso valor que es preciso reconocerlo.



ENTRE las pocas mejoras que he podido realizar con entusiasmo en este Ramo, debo enumerar las siguientes: se han creado estafetas postales en las parroquias Eugenio Espejo y González Suárez, pertenecientes al cantón Otavalo, provincia de Imbabura.

SE han establecido servicios de "Ultima Hora", para la correspondencia que se despacha al Sur de la República, en Quito. Esta era una necesidad vivamente sentida, especialmente para el comercio.

SE ha ampliado, además, la recepción de la correspondencia diaria en el servicio de correos al Norte. Anteriormente se franqueaba hasta las 7 p. m., hoy puede franquearse y despacharse hasta las 5 de la mañana de los mismos días que salen los correos de esta ciudad con dirección al Norte.

ASIMISMO, se ha ampliado el tiempo de recepción de la correspondencia aérea en el servicio regular que efectúan las Compañías aéreas "Sedta" y "Panagra", para lo cual se ha fijado los buzones respectivos en el frontispicio de la Central de Correos en Quito y Guayaquil.

SE ha procedido a un arreglo conveniente para asegurar el transporte de valijas de Cuenca a Loja, línea que iba a suspenderse en razón de que el Conductor se encontraba en situación ilegal, ya que el contrato no pudo verificarse por falta de la exoneración del requisito de licitación, obtenido por gestiones del Ministerio.

SE ha establecido el servicio de intercambio de valijas entre Quito y Guayaquil y sus poblaciones de tránsito, por intermedio del tren directo, que anteriormente no era utilizado con tal fin.

SE ha intensificado la propaganda de varios servicios, especialmente el referente al correo aéreo, la misma que ha servido para un incremento notable de los ingresos que, en concepto de tasas postales, pagan los particulares.

SE ha incrementado el presupuesto en la cantidad de \$ 24.720,00, con el objeto de destinar el personal de empleados suficiente que se ha encargado de atender los servicios públicos innovados.

SE ha establecido la conexión de las valijas de Manabí para el interior de la República, especialmente para Quito, la misma que permite que el mismo día de llegadas éstas al Puerto, sean enviadas al interior de la República, aprovechando los servicios del tren directo.

MEDIANTE el Decreto Ejecutivo N° 23, de 29 de Mayo del presente año, se han reformado las tarifas postales aéreas referentes al servicio de la "Panagra", en razón de que el Gobierno venía acarreado un déficit, dada la desvalorización del sucre. Estas nuevas tarifas contemplan el cambio a razón de \$ 18,00 por cada

dólar, reformando la anterior, en la que el cambio se verificaba a razón de \$ 15,40 el dólar.

*
* *

EN el Ramo de Telecomunicaciones, que en todos los países ha adquirido un rápido progreso, entre nosotros sólo cabe anotarse como característica general un estancamiento. El Estado de las líneas telegráficas y telefónicas a través de la República deja mucho desear por el secular descuido en que se ha tenido a este servicio y las pequeñas rentas que se le asignan.

PUEDE decirse, sin pecar de exageración, que el personal de trabajadores de telecomunicaciones tiene también los más bajos sueldos, de acuerdo con la categoría e importancia del trabajo que desarrolla. Para un Ministro que tiene conciencia de la importancia de un Ramo como Telecomunicaciones, es verdaderamente doloroso hacer esta declaración.

EL sistema telegráfico y telefónico del país, desde su establecimiento, ha mejorado en mínima parte. La Nación siente verdadero anhelo de contar con un servicio de telecomunicaciones eficiente, renovado y moderno.

SERIA muy conveniente acometer la obra de modernización de estos servicios, mediante una alza de tarifas prudencial, que permita al Estado disponer de ingresos especiales para financiar una negociación de equipos modernos, así como para efectuar una reparación sólida y duradera en toda la red de líneas de la República.

SI el servicio telefónico en esta Capital presenta palpables deficiencias, que es difícil subsanar por la mala situación del Erario, es de imaginarse cómo será este servicio en las ciudades de menor consideración que Quito. La financiación de una red telefónica para el país, sería asunto de una grande inversión.

ALGUNAS de las medidas que he tenido oportunidad de dictar con miras al mejoramiento de este importante Ramo, se relacionan con el establecimiento de un control más riguroso del rendimiento económico de este servicio, así como se han adoptado procedimientos que aseguren la más pronta atención al público, garantizándole la precisión de las transmisiones y la entrega de las mismas con la celeridad debida.



CONCIUDADANOS :

MI más vivo deseo personal hubiera sido, como deberá serlo sin duda para todo ecuatoriano sincero y entusiasta por las grandes cosas de la República, que en esta Memoria no me hubiera limitado, en mi carácter de Titular de una Cartera, a anotar observaciones y a aprisionar ligeras experiencias, como me he visto obligado a proceder por la transitoriedad de mi labor, sino a formular planes, planes concretos, orientadores y veraces, expuestos con resolución, valentía y convencimiento, como son los que, en todos los órdenes de la administración estatal, está demandando, con indeclinable urgencia, la vida nacional, de suyo débil, vacilante y sin firmes derroteros; y a decirle al país, con entereza: ¡Esto he realizado, prácticamente, en el campo de los hechos y no de los anhelos, y a esto he dado cima, como un mandato de sinceridad, de verdad y de patriotismo! Pero ya que no es posible concretar un anhelo de positivas realidades dentro de nuestra corta intervención administrativa, quedemos la satisfacción de que, en el breve lapso de ella, en Ramo tan importante como el de Obras Públicas, hemos procurado cumplir, sencillamente, nuestro deber.

Quito, a 10 de Julio de 1940.



MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

A N E X O S

Informe del Sr. Director General de OO. PP., elevado a la consideración del Sr. Ministro del Ramo.

Quito, a 31 de Mayo de 1940.

Señor

MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

En su Despacho.

En cumplimiento a lo ordenado por usted en su atento oficio Nº 28-S. J. de 13 del presente, en el que recuerda la obligación impuesta a los Directores de los Departamentos, en el numeral 6º del Art. 61 de la Ley de Régimen Político Administrativo, tengo el honor de elevar a su consideración el siguiente Informe, sobre la marcha del Departamento de Obras Públicas, en el periodo correspondiente al 1º de junio de 1939 y 31 de mayo de 1940.

INTRODUCCION

No obstante el convencimiento personal íntimo de que es el optimismo el que debe guiar las actividades de los individuos, porque este estado psicológico es el más apropiado para el éxito de las actividades y porque el tratar los asuntos en tal predisposición anímica levanta las esperanzas y enciende también el optimismo de los colaboradores; creo de mi obligación el desnudarme de este habitual procedimiento para tratar, en el campo de la realidad y la justicia, de los asuntos relacionados con uno de los más importantes Ramos de la administración: las Obras Públicas Nacionales. Al recorrer la historia de nuestra República, vemos que solamente en dos épocas la prosperidad fiscal repercutió en la ejecución de las obras nacionales; pero, en cambio, en forma infalible, las dificultades económicas les afectaron directamente. Ningún otro recurso ha sido más fácil y usual, para nivelar el Presupuesto del Estado que el de suspender o, por lo menos, disminuir los trabajos públicos. No fueron raros los casos en los que las contiendas políticas fueron pagadas con fondos destinados a obras nacionales, y hasta con fondos que fueron asignados por Decretos especiales. Estos casos que fueron calificados de varias maneras, originaron la creación de innumerables Juntas Patrióticas, independientes unas de otras, las cuales recaudaban los fondos que especialmente fueron creados e invertían en forma independiente no sólo una de otra, sino independientemente hasta del control del Estado.

Semejante procedimiento, si bien salvó la situación de que los fondos fueran distraídos por los Gobiernos para fines distintos, en cambio ocurrió que, las misérrimas rentas que muchas de éstas percibían, se empleaban gran parte en sueldos de empleados, probablemente indispensables, y el resto se malgastaba por falta de conocimientos técnicos de sus administradores. El cuadro tristísimo que en este aspecto se presentaba a la Nación está gráficamente demostrado con las siguientes frases que el Director General de Obras Públicas, dirigía al señor Ministro del Ramo, en 1922, y que se hallan impresas en los anexos del Informe Ministerial de aquel entonces:

"Ha pasado un año más y nada se ha conseguido para poner a esta Oficina en el rango que le corresponde de acuerdo con el pomposo nombre de Dirección General de Obras Públicas, que lleva. De continuar en el estado caótico, que día a día se acentúa, sería preferible su desaparición, y que, en su lugar, se establezca una oficina de Estadística y Control de Obras Públicas. La Administración Pública no perderá con su abolición, pues, tal como está la Dirección General de Obras Públicas, nada puede hacer en bien nacional; muy al contrario, con ella, desaparecerá una pésima costumbre que va tomando cuerpo, y es, la de que, por su intermedio, se efectúen los pagos de obras cuya dirección y administración están a cargo absoluto de distintas corporaciones o personas que nada tienen que ver con el Ramo de Obras Públicas. Esta costumbre sólo se presta para salvar responsabilidades ante los tribunales y ante el público".

"En el Informe de 1921, se apuntó ya la necesidad y conveniencia del establecimiento de una oficina de Estadística y Control de Obras Públicas. Dos años han pasado y esta necesidad y conveniencia se ha marcado más. Ramo sin estadística no puede controlarse! La Dirección General de Obras Públicas no puede hacerlo, porque, además de no contar con personal preparado para el objeto, con la descentralización de obras públicas, no le llegan los datos necesarios".

"Como oficina de consulta del Ministerio del Ramo, la Dirección General de Obras Públicas es incompetente por falta de ingenieros especialistas y como inspectora de edificios públicos de la capital, es un lujo innecesario. Para el primer objeto, el Ministerio necesita de varios Ingenieros; y para el segundo, le basta con un arquitecto. La existencia de la Dirección General de Obras Públicas no tiene, por consiguiente, una razón de ser racional. Continuando la descentralización de obras públicas, la Administración Pública y la Nación estarán mejor servidas con una Oficina de Estadística y Control de Obras Públicas atendida por personal idóneo y debidamente montada, con varios consultores, que no es necesario estén a sueldo fijo, y con un arquitecto, inspector de edificios públicos, que se entienda en la vigilancia, reparaciones y mejoras de dichos edificios, adscrito a la Secretaría de Obras Públicas".

Los largos años de experiencia que comprobaron ampliamente la amarga verdad de que la administración descentralizada, desorientada y descontrolada técnicamente, obligaron al Gobierno a llenar una necesidad nacional imposterable creando una verdadera Dirección General de Obras Públicas, organismo que dirigirá y controlará toda construcción de carácter público.

Los beneficios del nuevo sistema se hicieron sentir a poco de su establecimiento y la inmensa labor realizada, escrita está con hechos en todo el territo-

rio ecuatoriano y la sintética descripción de los esfuerzos que esa labor significó, en forma compendiada, consta en el volumen que, con el título de Anexos al Informe del Ministerio de Obras Públicas, publicó el Jefe del Departamento. Tal informe abarca el período comprendido entre 1927 y el año de 1931.

Lástima y grande es el que éste Departamento no puede realizar su programa técnico de construcciones. Las causas son muy conocidas y se hace, por lo mismo, innecesario anotarlas en este momento; pero, sucede que por el programa de acción que no es elaborado por el Departamento, hay personas que pretenden responsabilizarlo.

He querido hacer estos apuntamientos, a manera de introducción de este Informe, porque en el período a que éste se refiere, la situación fiscal por un lado, y por otro el poco acierto en la distribución de los fondos destinados al Departamento, han causado la casi paralización de unas obras importantes, desde el punto de vista nacional, y la paralización completa de otras de interés local o seccional.

LABORES DEL DEPARTAMENTO

Para mayor claridad en la exposición, he creído conveniente dividir las obras en dos grandes grupos, tal como lo ha hecho el Presupuesto del Estado: obras que deben ser atendidas con el Presupuesto Ordinario y obras que deben atenderse con el Presupuesto Extraordinario.

PRESUPUESTO ORDINARIO

SITUACION ECONOMICA DE LAS VARIAS OBRAS

Las dificultades económicas fiscales que desde el principio del año 1939 ya se venían sintiendo, llegaron a agravarse en el segundo semestre del año y aún cuando en el Presupuesto constaban las partidas y la contabilidad señalaba saldos, la realidad era que los jornaleros que prestaban sus servicios en las diversas obras se encontraban impagos de sus haberes hasta por cuatro y siete quincenas.

Semejante situación automáticamente redujo al mínimo las actividades. A esto se añade que los proveedores de materiales no habían sido abonados de sus créditos, no sólo desde principios del año, sino que éstos no habían sido atendidos en Ochocientos trece mil, doscientos veintinueve sucres, setenta y un centavos (\$ 813.229,71) desde el año 1938, habiéndose, por consiguiente, creado una desconfianza tal que se cerró todo crédito para el Departamento y con ello toda posibilidad de adquirir ni lo más indispensable para la atención de los trabajos. Esta desesperante situación de las obras, pueden ya al menos imaginarse aquellos que no tuvieron ocasión de enviar al Ministerio las súplicas, los reclamos y hasta las protestas que en los archivos del Departamento a mi cargo se encuentran en abundante número, sin contar el diario y crecido reclamo personal, para completar este cuadro que pinta las enormes dificultades que los Jefes de las Obras y la Oficina Central han tenido que afrontar: basta decir, por ejemplo, que los créditos no pagados hasta la presente, por el año de 1939, ascienden a la suma de un millón quinientos catorce mil ochocientos diecinueve sucres, veintiocho centavos (1'514.819,28), en los que están incluidos los jornales por la segunda quincena de diciembre.

A continuación, tengo el agrado de incluir el ANEXO A, en el que consta el monto global asignado para el Departamento; las cantidades invertidas, las

que no lo fueron y el valor pendiente de pago, no obstante haber sido solicitado oportunamente:

CUADRO QUE INDICA EL TOTAL DE LA ASIGNACION PRESUPUESTARIA, EL TRASPASO LIQUIDO, LA INVERSION, EL SALDO NO INVERTIDO Y LO QUE ESTA PENDIENTE DE PAGO CON RESPECTO A LAS OBRAS PUBLICAS NACIONALES, EN EL AÑO DE 1939

	Asignación Presupuestaria, incluye los FF. CC. del Estado en construcción.	Traspaso líquido hecho a otros Capítulos del Presupuesto.	Cantidad invertida, inclusive lo pendiente de pago.	Cantidad no invertida.	Valor de lo pendiente de pago al 31 de Diciembre de 1939
Sueldos	749.260,00		705.843,07	43.416,93	8.049,00
Gastos que no son sueldos.....	10.745.400,00	105.000,00	7.232.595,43	3.512.804,57	1.506.770,28

Si esta fué, a grandes rasgos, la situación económica de las obras en 1939, la de 1940 no ha mejorado: dictado el Presupuesto que debía regir al Departamento en forma sustancialmente distinta a la presentada por el Ministerio, la realización y atención de las varias obras presenta dos clases de dificultades principales: o no hay personal técnico para atenderlas o las obras tienen partidas tan insignificantes que, por lo mismo, es preferible no ejecutarlas a fin de que no resulte el despilfarro más tremendo de dinero.

Salta a la vista la enorme dificultad; en casi todos los casos que voy a apuntar, se presenta la imposibilidad de que un sólo Ingeniero pueda atender los trabajos de dos Provincias y la imposibilidad es mayor todavía si se considera que dicho Ingeniero debe realizar hasta los estudios de obras que distan unas de otras, hasta cien kilómetros, y que sus movilizaciones no pueden hacerse sino a lomo de mula en muchísimos casos.

La situación, en detalle, es la siguiente:

PERSONAL TECNICO	PROVINCIAS A GARGO	Nº de obras en mantenimiento.	Nº de obras en estudio y construcc.
PRESUPUESTO ORDINARIO			
Un Ingeniero Director	Carchi e Imbabura	7	2
" " "	Pichincha y Cotopaxi	6	8
" " "	Tungurahua y Chimborazo	8	8
" " "	Bolívar y Los Ríos	5	3
" " "	Cañar y Azuay	5	8
Un Ingeniero Director y dos Ingenieros Ayudantes	Guayas	3	3
Un Ingeniero Director	Manabí	1	7
Un Ingeniero Director y un Ingeniero Ayudante	Esmeraldas	2	6
	Carretera Quito-Santo Domingo-Chone-Esmeraldas	1	3
PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO			
Un Ingeniero Director y cuatro Ingenieros Ayudantes	Validad de Loja	2	5
Un Ingeniero Director y dos Ingenieros Ayudantes	Carretera Loja - Saraguro-Cuenca		1
Un Ingeniero Director y dos Ingenieros Ayudantes	Validad de El Oro	2	2
Un Ingeniero Director y dos Ingenieros Ayudantes	Carretera Pasaje-Cuenca		1

Además de las obras que constan en los Presupuestos Ordinario y Extraordinario, los Ingenieros Provinciales tienen que atender al cumplimiento de la Ley de Caminos que implica, principalmente, un abundante número de reclamaciones, por cerramientos, estrechamientos, ensanches, etc. y, también, apertura de nuevas vías, variantes, etc. Este sólo trabajo unido a la atención de varias otras labores que se ejecutan por medio de contingentes voluntarios "mingas", justificaría ampliamente el restablecimiento de las Direcciones Técnicas Provinciales en todas y cada una de las Provincias.

En cuanto a las dificultades por las asignaciones presupuestarias para cada obra, están expuestas en el CUADRO C, que se acompaña al presente informe.

Preferible es pasar por alto otras consideraciones que no harían sino oscurecer más, si cabe, el cuadro de las Obras Públicas que son el infalible termómetro para medir el grado de prosperidad económica y la organización de los pueblos. Voy a indicar las obras realizadas, no obstante las dificultades someramente apuntadas: obras que se han llevado a cabo gracias al entusiasmo y buena voluntad tanto de los señores Ingenieros Jefes de las obras como también a la correcta organización del Departamento en lo que se refiere a disciplina, comprensión mutua y sin egoismos de los colaboradores, lo cual constituye el distintivo de esta sección administrativa.

Me es grato informar que, a más de la conservación general de caminos en la República, que ha permitido que el tráfico se haga en buenas condiciones, no obstante que el mantenimiento de ellos se lo está postergando, se han hecho los trabajos que se detallan en el CUADRO D.

OBRAS ESPECIALES

SANEAMIENTO DE GUAYAQUIL

Para los ecuatorianos nos es verdaderamente placentero el poder afirmar que las obras del Saneamiento de este Puerto Principal, en la parte central, es decir, en la más densamente poblada, prácticamente está terminada; pero lo que es ya un imperativo es la construcción de los tanques de almacenamiento y las obras complementarias para las aguas servidas.

El gran canal colector, que comienza en el Astillero y atravesando toda la ciudad termina ahora cerca del Camal, según el proyecto que sirvió para los trabajos de canalización, debía recoger sólo las aguas servidas, pues las aguas lluvias tienen otro sistema especial.

Desde cuando este canal se terminó en el año 1930, ha venido sirviendo provisionalmente para el almacenaje de las aguas negras durante las horas de alta marea; pero como las conexiones de los servicios han aumentado, el colector está trabajando casi a la capacidad máxima para la que fué calculado y, por consiguiente, se han presentado muchos inconvenientes por el enorme recargo que tiene en el almacenaje; a esto se añade que hay muchas conexiones de aguas lluvias, es decir que a este canal se le ha recargado de un trabajo que no fué previsto. Por lo mismo, es indispensable e improrrogable realizar esta construcción e impedir, en forma enérgica, que de él se haga otro uso distinto para el que fué destinado.

Los gráficos adjuntos indican el estado de las obras al 30 de abril de 1940

CARRETERA QUITO—SANTO DOMINGO

Durante los dos últimos años, la asignación presupuestaria para esta Carretera, cuya importancia nacional es indiscutible, ha sido muy pequeña, debiendo recordar que para poder balancear los gastos con lo señalado, en el mes de enero de este año, hubo que licenciar a ciento ochenta jornaleros y reducir al personal técnico y administrativo a menos de lo indispensable. Lo que falta por hacer para que la explanación de esta vía quede terminada, es lo siguiente: terminar la sección Río Toachi-Tuño; ensanchar la roca en el "Recoveco del Diablo", entre Alluriquín y Lelia y limpiar algunos derrumbos antiguos en Guanasilla.

También faltan las siguientes obras de arte: un puente sobre el Tuño, Alluriquín, Lelia, Tanti, Pisotanti, Tahuaza y Guanasilla y efectuar todo el sistema de drenaje entre el kilómetro 100, Río Toachi y el kilómetro 129, Santo Domingo.

Por fin, en un ochenta por ciento de su extensión entre los últimos kilómetros, el lastrado de esta vía presenta cierta dificultad, sobre todo en los últimos kilómetros, en donde el transporte habría que hacerlo en alguna longitud.

La Carretera se halla ya en servicio hasta el kilómetro 96, a partir de Quito, y se espera que después de pocos días más, es decir, probablemente a fines de junio se podrá llegar al Toachi, o sea al kilómetro 100.

PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

Al igual que en el Presupuesto Ordinario, informaré de las obras que se atienden con este Presupuesto, en el mismo orden mencionado en él.

PROVINCIA DE IMBABURA. CAMINO A INTAG

El entusiasmo de los propietarios de la zona de Intag, cuya característica en nuestro territorio occidental es su riqueza y feracidad, mereció de la Dictadura del señor Ingeniero Páez, la expedición de un Decreto especial, según el cual se gravaba la panela y aguardiente que produce esa zona, con un impuesto que debía servir para el mejoramiento del camino de herradura y el avance de la construcción de la carretera.

Posteriormente se reformó tal Decreto, acrecentando el impuesto y creando una Junta Inspectora de la recaudación e inversión de los fondos, con lo cual se ha reparado varios puentes de esta vía, mejorado la calzada y efectuado los ensanchamientos de las partes que presenta peligro al tránsito de acémilas.

Efectivamente, es satisfactorio anotar que va mejorando, y por lo mismo es de esperarse que los fletes de transporte disminuyan y aumente en cambio el volumen de carga que se conduce por esa vía, palpándose así los beneficios de su reparación.

PROVINCIA DE COTOPAXI

Carretera Zumbahua—Macuchi

La pequeñísima asignación para llevar a cabo este trabajo, por una parte, y por otra, la falta de personal técnico que se pueda destinar al estudio de esta carretera, ya que en el Presupuesto no se le hizo constar, ha dificultado la inversión de esta partida.

Se requiere en esta vía primeramente hacer los estudios de la ruta y localización, y para este trabajo se necesita un equipo técnico completo, que sólo al realizarse este plan se podrá iniciar la construcción.

PROVINCIA DE LOJA

Si de una manera general, presenta la República, por su accidentada topografía, serias dificultades al estudio y trazado de las vías de comunicación, la provincia de Loja es la que ofrece la parte más delicada de este problema; y por lo mismo, en esta Provincia, más que en ninguna otra, los estudios preliminares y los definitivos son indispensables. La economía que en este concepto quisiera hacerse no redundaría sino en un mayor gasto de construcción, o, lo que sería peor, la elección de una ruta deficiente.

Por estas razones, la realización de los trabajos en las Carreteras Loja-Saraguro-Cuenca, Loja-Macará, Velacruz-Catacocha y el camino Chuquiribamba Catamayo, resultaba prácticamente imposible con el reducido personal técnico señalado en el Presupuesto, el cual consistía de un Ingeniero Director y cuatro Ayudantes, es decir que, apenas se contaba con el equipo para atender sólo una de tales vías. Esta fué la razón que, principalmente, se tomó en cuenta para obtener la expedición del Decreto por el que se creaban los equipos necesarios para el estudio de las carreteras Loja-Saraguro-Cuenca y Pasaje-Cuenca.

CARRETERA PINDO—LOJA

Con la terminación del puente sobre el río Pindo y la media vía entre El Trapiche y Santa Ana, el 1º de enero de 1938, se entregó al tráfico de manera provisional, entre Piñas y Loja, en una extensión de ciento cuarenta y cinco kilómetros. Esta carretera, no sólo por la calidad del suelo que atraviesa, sino porque faltaba, a más del ensanchamiento, muchas obras de arte para el drenaje de la vía y afirmado de la calzada. El tránsito continuo durante todo el año no podía estar garantizado, y ha ocurrido que durante el invierno de fines del año anterior y comienzos del actual, en especial, los derrumbos de los taludes de la vía, lo interrumpieron temporalmente.

Más que la magnitud de los derrumbos, se ha debido las interrupciones del tránsito a varios factores, entre los cuales se debe anotar la falta de braceros, que son muy escasos a lo largo de esta vía; pues debemos recordar que para su construcción, fué necesario varios contingentes traídos de las provincias de Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo, principalmente, sin que faltare de la de Pichincha y aún de Imbabura; la falta de facilidades de transporte rápido de los

obreros, y por fin, la resistencia que oponían a prestar sus servicios en muchas secciones de esta carretera, por lo insalubre del clima.

La magnitud de los trabajos efectuados en esta obra, así como las cantidades invertidas constan en el gráfico adjunto.

CARRETERA LOJA—SARAGURO—CUENCA

Con los estudios definitivos de esta vía se ha llegado hasta Saraguro en el kilómetro 70, a partir de Loja, y con la construcción de los terraplenes hasta más acá de San Lucas, kilómetro +2. Hay la esperanza de que a fines del presente año los vehículos lleguen a Saraguro.

No obstante que en 1936, una comisión de Ingenieros, compuesta por los señores Gabriel Noroña, Alberto Villacreses, Carlos Abarca, Pablo Charpentier y G. Humberto Cevallos hicieron los estudios de reconocimiento para el trazado de la Carretera Cuenca-Saraguro, y en su informe señalaron como puntos de paso a las poblaciones de Oña, Paquizhapa, Nabón, cercanía de Jima y Cumbe. A principios del año actual, el Ministerio creyó conveniente, lo que en realidad era muy aconsejable, o sea, conocer la opinión de una nueva Comisión, la que fué compuesta por el Ingeniero americano señor Harry Pendleton Hart y el Ingeniero nacional señor Ezequiel Robalino, comisión que señala la misma ruta ya aconsejada por la anterior.

Habiéndose pues determinado la ruta, los estudios definitivos se han comenzado por los Ingenieros últimamente nombrados para el efecto hace pocos meses.

Esta carretera, no sólo es de gran importancia nacional, desde el punto de vista económico y político, sino que tiene un enorme valor internacional, además de que por Decreto Ejecutivo especial fué señalada como parte integrante de la Carretera Panamericana.

Varias son las circunstancias que constituyen un imperativo para la pronta realización de ella, y que ponen en posición muy favorable para invertir en el trabajo hasta el cuádruplo de la cantidad de CUATROCIENTOS MIL SUCRES, señalada en el Presupuesto del presente año.

CARRETERA VELACRUZ—CATACOCOA

Los trabajos avanzan dentro de la consiguiente disponibilidad de fondos. Actualmente se encuentran diecinueve kilómetros terminados de explanación; es de notar, complacidos que esta obra ha logrado el más entusiasta apoyo de los pobladores de Catacocha, quienes realizan frecuentes e importantes mingas.

CARRETERA LOJA—VALLADOLID—LA VICTORIA

En esta vía se ha atendido no sólo a la conservación de la sección Loja-Valladolid, sino también a la construcción del tramo Valladolid-La Victoria, en el cual los terraplenes están al terminarse. Seguramente antes de fin de año se llegará con los vehículos a la última población citada.

CAMINO CHUQUIRIBAMBA—CATAMAYO

A los trabajos de esta vía se atiende dentro de las posibilidades económicas constantes en la partida respectiva.

CAMPO DE AVIACION EN CATAMAYO

Se ha solicitado al Ministerio de Defensa los datos consiguientes y las instrucciones necesarias para dar comienzo a los trabajos de esta obra, de vital importancia para las provincias australes. Mientras tanto, hay que anotar el entusiasmo de los lojanos, que ofrecen contingentes voluntarios para avanzar con los trabajos en dicho campo.

PROVINCIA DE EL ORO

En toda obra, en toda producción humana, sea ésta el resultado de una aplicación de principios científicos o de las reglas de arte, es absolutamente necesario el uso de las medidas. El uso y la clase de ellas varía según la clase de trabajo por realizar. La construcción de una carretera requiere pues, de estudio tanto como necesita de materiales, herramientas y obreros, bien entendido que se ha de disponer del dinero suficiente. La realización de las tres Carreteras, obras principales señaladas en el Presupuesto para esta provincia, no hubiera sido posible, sino se dictaba el Decreto Ejecutivo Nº 10, de 24 de enero último, que creó el personal técnico para efectuar los estudios de una de estas carreteras, la Cuenca-Girón-Pasaje; pues con sólo el Ingeniero Director de las obras y dos Ayudantes, era materialmente imposible atender a todos los trabajos en esta Provincia.

CARRETERA PIEDRAS—PINDO

Los trabajos de explanación han presentado dos grandes dificultades: la primera, el clima malsano, muy especialmente en la sección comprendida entre Piedras y Piñas; y como consecuencia de ésta la falta absoluta de braceros.

No obstante esta circunstancia y por haberse resuelto con criterio técnico más acertado que entre los dos puntos aludidos debía construirse una carretera en vez de prolongar el ferrocarril que de Puerto Bolívar llega a Piedras. A principios del año pasado se trabajó ya las explanaciones de la carretera por medio de un contrato; pero, varias consideraciones hechas por el Ministerio indujeron a liquidarlo, y las actividades de los trabajos disminuyeron por consiguiente hasta proveerle de equipos camineros motorizados, con lo cual se solucionaba la falta de jornaleros, y en cuanto al clima era menos difícil atender a los pocos trabajadores que necesita el manejo de maquinarias.

En efecto, para los trabajos de esta Provincia y los de Loja se compró seis tractores "Allis-Chalmers" y dos motocamioneros, con su equipo indispensable.

Durante el presente año, se ha hecho la localización de dieciocho kilómetros de vía, en la parte que faltaba. Los tractores trabajan con éxito satisfac-

torio hasta el momento, y con la esperanza de que todavía mejorará su rendimiento, ya que el personal de operadores se hará más eficiente con la práctica diaria y la enseñanza que recibe del experto de la casa vendedora proporcionado al Gobierno de una manera gratuita. Desde el mes de marzo que trabaja la maquinaria, hasta la fecha de este informe, se ha efectuado desbanques y lastrado en siete kilómetros de carretera, no obstante que el invierno ha puesto serios inconvenientes a esta clase de trabajos.

Es de esperar que hasta fin de año estén terminados los terraplenes de esta importantísima obra, y entonces lo largo y frágoso que era el viaje a la ciudad de Loja, se haya transformado en un recorrido cómodo y agradable.

CARRETERA CUENCA—PASAJE

Gracias al Decreto Nº 10, de 24 de enero de este año, que he mencionado en otro lugar, fué posible comenzar los estudios de esta carretera, cuyos terraplenes hasta Girón se inauguraron el 1º de enero de 1934, cuando el suscrito desempeñaba el cargo de Director Técnico del Azuay y Cañar. Desde entonces, más allá de dicha población, las explanaciones se han venido trabajando en forma intermitente, debido a que en varios Presupuestos no ha constado la partida necesaria.

A mediados del año pasado, el Inspector General de Caminos efectuó un estudio de reconocimiento de la ruta entre Girón y Pasaje y como resultado pudo aseverar que la construcción de la línea debía seguir un trazo alto, a fin de evitar las escarpadas y fuertes rocas que existen en la línea baja, o sea la que va junto al río Jubones, actual camino de herradura, donde se presentaban obstáculos casi insalvables.

Los estudios preliminares han llegado hasta el kilómetro 33, a partir de Girón. Estos estudios se están continuando con dirección a Pasaje, al mismo tiempo que se hace la localización definitiva desde Girón, en donde se efectúa los trabajos de explanación, que últimamente fueron inaugurados por el actual Encargado del Poder Ejecutivo.

VIA RODIL

Con este nombre se conoce a la que sale de Santa Rosa y sigue hasta La Avanzada, por lo que fué el primitivo trazo del ferrocarril Puerto Bolívar-Portovelo. Esta vía empalmará con la que de Piedras, estación terminal del ferrocarril, va hacia Piñas en el punto llamado Saracay.

La vía Rodil sería la continuación de la carretera que salga de Loja a Puerto Bolívar o a Santa Rosa, a donde llegan las embarcaciones que hacen el servicio entre la provincia de El Oro y Guayaquil.

El invierno por una parte, y por otra la razón de que el personal técnico se ha ocupado en la terminación de los estudios y localización de la vía Piedras-Piñas, ha impedido hacer ningún trabajo en esta obra: pero se los reiniciará tan luego como el verano haya principiado.

AGUA POTABLE DE ZARUMA

La insistencia del Concejo Municipal de Zaruma y del doctor Miguel Angel Carrión, Representante de El Oro al Congreso Nacional, hizo que se suscribiera el contrato con la Compañía Minera de Portovelo, para que ésta sea la que ejecute la obra.

Si bien el contrato está firmado, hasta este momento no han comenzado los trabajos.

FERROCARRILES EN CONSTRUCCION

Dos son los ferrocarriles que actualmente se hallan en construcción, y los cuales desde el 1º de enero del presente año, pasaron al control del Directorio General de Ferrocarriles del Estado, creado por Decreto Legislativo de 1939, y por esta razón mi informe se concretará hasta el 31 de diciembre del año anterior.

FERROCARRIL IBARRA—ESMERALDAS

Al 31 de diciembre de 1939, la enrielladura había llegado al pueblo de Salinas, es decir al kilómetro 30 de la línea, a partir de Ibarra; la explanada avanzaba al kilómetro 56 y los estudios y localización en el terreno al 95. Este sería el resumen del estado en que la Dirección General de Obras Públicas entregó dicha obra al Directorio de Ferrocarriles, en el sector de Imbabura; y este resumen tiene un enorme significado, pues por lo mismo que indica trabajo hecho, esfuerzo realizado, es necesario explicarlo aún cuando sea someramente.

La llegada de la locomotora a Salinas quiere decir que cuatro de los "impasse" de este ferrocarril habían sido vencidos: la quebrada de Chorlaví, los pantanos de Patococha, el río del Ambí y las laderas de este mismo río.

Estas cuatro enormes dificultades, no eran problemas técnicos que podían resolverse con sólo invertir más o menos dinero, sino que estos problemas se planteaban en esta forma: a base de disponer de suficiente dinero, qué es lo que debía hacerse y cómo.

El pito de la locomotora en Salinas es el canto de triunfo y triunfo rotundo de la Ingeniería Nacional; allí trabajaron muchos de nuestros ingenieros, quienes desplegando esfuerzos y conocimientos, dejaron, probados en la mejor de las formas, los hechos, su capacidad y eficiencia, la que nadie, ni por espíritu mezquino, ni por ignorancia, disfrazada de grandes patriotismos y capacidades, pueden desconocerla.

La consolidación de los terraplenes en Chinchinales, kilómetros 35 y 36, que fué el quinto "impasse" de esta obra, también quedó solucionada; pues, consistía en que, para realizar la explanación hubo necesidad de cortes hasta de veinticinco metros de altura, en un terreno tan deleznable que los vientos del Chota que azotaban esas laderas ocasionaban enormes derrumbos, hasta tal punto que la línea en cualquier momento quedaba borrada.

Debemos anotar también, que el grave error cometido por los contratistas Scotoni, de triste recordación para los ecuatorianos, al haber construido los terraplenes en el fondo del río Mira, sin estudiar antes la unión con los construidos por el Gobierno hasta el kilómetro 37, en donde comenzaban los trabajos de acuerdo con su contrato y que constituyó una grande dificultad técnica, también fué solucionado por la Dirección General de Obras Públicas; en fin, se puede decir que la dificultad para la construcción del ferrocarril hasta Esmeraldas no es otra que la económica.

En la sección Esmeraldas-Ibarra la construcción de los terraplenes llegó al kilómetro 24 y los estudios al 42.

No quedaria completo el somero informe que sobre esta obra he presentado si no me ratificara en la defensa que me vi obligado hacer de este Departamento, por las acusaciones infundadas y ligeras que el Ingeniero Jefe de la construcción de este ferrocarril, contratado por el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, abonándole no sólo la cuantiosa suma de VEINTIOCHO MIL SUCRES por concepto de viaje y un sueldo de DOS MIL QUINIENTOS SUCRES, más TREINTA SUCRES diarios por concepto de viáticos, cuando tenga que movilizarse de Quito, sin que haya una necesidad ni razón que justifique tal derroche. Esta ratificación la hago, transcribiendo la siguiente comunicación, que apareció en "El Comercio" y en "El Día" de esta ciudad, el 3 de abril próximo anterior:

"INFORMACION PARA EL SEÑOR J. V. JIZBA.—Quito, abril 2 de 1940.—Señor Director de "El Comercio".—Ciudad.—Ruego a la amabilidad de usted se sirva dar cabida en las columnas de su acreditado diario la siguiente información, que más que las declaraciones del señor Jizba, publicadas en "El Comercio" el 30 de marzo del presente año, me obliga a darla el editorial de "El Día", de 31 del mismo mes, que las comenta".

"1º—La explanación del Ferrocarril de Ibarra a San Lorenzo, construida por los ingenieros nacionales, y que según la opinión del señor Jizba fué hecha sin ninguna atención al "factor economía", no fué ejecutada por ninguno de ellos aisladamente; sino que estuvo controlada por la Dirección General de Obras Públicas, y con su aprobación fué trabajada. Esta circunstancia y la de encontrarme ocupando este cargo, me imponen la obligación de publicar apuntamientos que, muy a gusto del señor Jizba, no van a constituir una polémica, pues las mismas declaraciones de él no dan materia para eso".

"Natural es que si las características de la construcción han mejorado, comparadas con las del mismo ferrocarril en la sección Quito—Ibarra, el costo tenía que subir, pero también es natural que los gastos de explotación tendrán que disminuir".

"Si las características se mejoraron, fué porque la parte construida bajo el control del señor Jizba, quien nos recuerda que fué el Director de la obra hasta 1923, nos había probado que de continuar la misma forma en que se había hecho, era antieconómico, no sólo por su crecido gasto de explotación y conservación, sino por la lentitud con que los trenes están obligados a correr, pues para viajar de Ibarra a Quito, es decir ciento setenta y tres kilómetros, se necesita ocho horas, según el itinerario que muchas ocasiones falla en su cumplimiento".

"No sólo fué la experiencia que los ingenieros nacionales obtuvieron la que obligó a mejorar las características del trazado, que hoy me permito recomendarlas para que se sigan usando; sino que no era posible continuar bajando la explanación según las normas dadas por la Oresteín Coppel y por el Ingeniero Director del Ferrocarril Quito-Esmeraldas, señor Jizba, sino también las observaciones hechas por los Ingenieros consultores americanos Coverdale y Colpitts, cuya dirección es: 52 Wall Street, Nueva York, y su competencia es grandemente reconocida, pues en su informe presentado al señor Presidente de la República el 25 de julio de 1938, en la página 3, dicen: "Los proyectados ferrocarriles de la República del Ecuador, examinados por nosotros, están **POBREMENTE LOCALIZADOS Y CONSTRUIDOS**. . . ." Y esta aseveración la repiten, en términos más precisos, cuando tratan del Ferrocarril Quito—Ibarra, donde en la página sexta se lee: "La localización de esta división del Ferrocarril es un ejemplo de localización pobre, resultante del empleo de **INGENIEROS SIN EXPERIENCIA**. El principio fundamental de obtener un **BALANCE** entre la operación económica y el costo de construcción **NO HA SIDO APLICADO** en la localización de este ferrocarril".

"En cuanto al ferrocarril de Sibambe a Cuenca, en el cual según declaración del señor Jizba —él fue "Ingeniero Director de las Secciones de esta ferrovía"— los ingenieros Consultores americanos afirman enfáticamente, en la página 35 del informe: "En muchos lugares el alineamiento y gradiente son extremadamente malos. . . ." Y estas muy tristes afirmaciones para los ecuatorianos, que concuerdan con la experiencia, no podían menos que servir de lección a los ingenieros nacionales para resolverse a mejorar las características del trazado."

"2º— El señor Jizba afirma que ha venido a dedicar todas sus energías para escoger terrenos que no sean deleznales y para abrir una línea que evite el paso a través de quebradas muy anchas, reduciendo a lo mínimo el costo de los puentes, con cuya economía se dará impulso a la construcción del ferrocarril. Menos mal que esté no sólo de acuerdo con lo que ha sido convicción de los ingenieros nacionales y que son las normas dadas por todos los autores que tratan de ferrocarriles y carreteras; solamente es lástima grande que no le fué posible al señor Jizba poner en práctica éstas sus resoluciones de ahora, que debieron ser también de cuando fué Jefe de las secciones del Ferrocarril de Sibambe a Cuenca, pues así nos hubiéramos evitado de leer las siguientes observaciones de los Ingenieros americanos antes citados: "La sección de este ferrocarril de Sibambe a Tipococha (28 millas) está construida toda en el lado de la montaña con cortes profundos en una formación geológica que consiste principalmente de cenizas volcánicas. Estas cenizas son inestables cuando reciben lluvias fuertes, son suaves y globulares, y por lo mismo, al entrar en contacto con el agua, resbalan libremente. Los declives de los cortes son inestables y su material cae continuamente en el lecho". En cuanto a los rellenos se expresan así: "Los rellenos han resbalado de tal manera que apenas queda lo suficiente para sostener los rieles, en forma tal que los extremos de los durmientes se proyectan muy afuera de los rellenos, en la actualidad".

"3º— En la Dirección General de Obras Públicas no se ha conocido ninguna línea ideada por los señores Scotoni, los planos entregados por ellos, muy deficientes y muy mal presentados, se redujeron a una pequeña sección en

ia que estaban trabajando, pero que no tenían ninguna continuidad con la explanación construida por el Gobierno desde Ibarra, ni tampoco indicaban un punto de paso obligado y menos su final. Pero como el señor Jizba dice que la explanación construida por los señores Scotoni debería ser aprovechada en lo posible, aquí va a tener que fallar su decisión de no atravesar quebradas anchas, pues no sólo tiene que cruzarlas éstas, sino lo que es peor, gracias a los señores Scotoni, tendrá que poner dos puentes sobre el río Mira, que no sólo es una quebrada bien ancha, sino que tiene mucha agua, especialmente en las épocas de creciente".

"Sería muy conveniente el que el señor Jizba nos indique, lo antes posible, cuales secciones se deben abandonar, especialmente en estos momentos en que el Gobierno va a entrar en arreglos con los señores Scotoni sobre su contrato. Efectivamente, la explanación construida por ellos es tan económica, que el señor Jizba ya indica que se la debe abandonar en parte, aseveración que concuerda con lo indicado por los ingenieros nacionales que estudiaron, a fines de 1937, sus trabajos".

"4º— El señor Jizba, al justificar su opinión de que debiera construirse un ferrocarril entre Ibarra y San Lorenzo —no sé si con su teoría de vía estrecha— nos dá razones sí, pero muy discutibles, sin que esta afirmación, de ninguna manera, quiera decir que en la Dirección General de Obras Públicas, no haya el convencimiento íntimo de que se deba construir este ferrocarril, sino que en mi opinión, las razones expuestas por el señor Jizba son de poca importancia; para justificar la construcción del ferrocarril, hay otras y muy poderosas".

"5º— En cuanto a la absoluta falta de tiempo, que el señor Jizba dice que tiene para no dedicarse a otra cosa que a los asuntos a él encomendados, le manifestaré que el Director General de Obras Públicas atendió no sólo a la construcción de las dos obras a él encomendadas, sino a muchas otras simultáneamente, y ahora como antes, tiene tiempo de suministrar informaciones a quien le solicite, y si el señor Jizba, antes de hacer sus afirmaciones, que no son sino el resultado de un simple y rápido viaje de inspección (pues solo el día en que se publicaron sus declaraciones, se recibió en mi oficina el pedido de los planos y datos sobre el Ferrocarril Ibarra—San Lorenzo), me hubiera pedido informaciones al respecto, seguramente me habría evitado el abusar de la generosa hospitalidad en las columnas de su diario, que por haberlas ocupado me dejó muy agradecido.— Del señor Director muy atentamente.— (f.) Ing. G. Humberto Cevallos.— DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS".

No voy a tratar del primer informe, técnicamente deficiente y apasionado y ligero en sus conceptos, que presentara al Directorio de Ferrocarriles el mismo señor Jizba el 1º de abril de 1940, porque éste no llegó a conocimiento de la Dirección General de Obras Públicas, sino a solicitud del suscrito como miembro del Directorio de Ferrocarriles.

FERROCARRIL TAMBO—CUENCA

Con los estudios de esta obra se llegó a Biblián o sea al kilómetro 42.5 a partir de El Tambo, estación del ferrocarril de Sibambe, y con la construc-

ción de la explanación se llegó a Mosquera o sea al kilómetro 25,5 del mismo lugar.

De esta obra se puede decir lo mismo que la del Ferrocarril Ibarra—Esmeraldas, y es que todo lo difícil en construcción está terminado, advirtiendo que ninguna de ellas han sido de la magnitud de las que se presentaron en el Ferrocarril del Norte.

LABORES DE ADMINISTRACION

Por Acuerdo Nº 271, de 4 de julio de 1939, se aprueba, con algunas reformas, el Reglamento del Servicio Médico Sanitario del Ferrocarril Ibarra—Alto Tambo.

Por Acuerdo Nº 277, de 10 de julio de 1939, se aprueban, sin modificación alguna, los Estatutos del Comité "Pro Carretera Quevedo—Santo Domingo de los Colorados".

Por Acuerdo Nº 328, de 17 de agosto de 1939, se aprueba el Reglamento para la movilización de vehículos del Ferrocarril Ibarra—Alto Tambo.

Por Acuerdo Nº 358, de 6 de setiembre de 1939, se aprueba el Reglamento para el funcionamiento de la Proveduría de viveres del Ferrocarril Ibarra—Alto Tambo.

El 27 de octubre de 1939, se constituyó el Tribunal Arbitral, compuesto por los señores: doctor Abelardo Montalvo, quien lo presidió, e Ingenieros señores G. Humberto Cevallos, Director General de Obras Públicas, y Alejandro Bueno G., Jefe de la Sección Estudios de dicho Departamento, con el objeto de dictar el fallo arbitral en el litigio de linderación de las parroquias Huaca y Cristóbal Colón, propuesto por los cantones de Tulcán y Montúfar. Después de prolijo estudio de los antecedentes, planos y más documentación presentados por las partes, el Tribunal falló a satisfacción de ambos Cantones, señalando la línea límite. Actuó, por especial nombramiento, como Secretario del Tribunal el doctor Benjamín Ruiz y Gómez, Secretario de la Dirección General del Ramo.

Por Decreto Nº 3, de 24 de enero de 1940, se declara camino público el actual camino de herradura que, partiendo de la población de Cahuasquí, pasa junto a la casa de la hacienda "Playa de la Cruz", avanza por el puente sobre el río Palacara y atravesando los terrenos de la hacienda "Pugarán", por los sitios denominados Chiricorral y Cuchuyugu, sigue por Quillupamba y desciende por la cuchilla de Surutambo, hasta llegar al caserío de la Comunidad de "La Merced de Buenos Aires", en una extensión total aproximada de cuarenta kilómetros, por seis metros de ancho.

El 24 de enero de 1940, se expide el Decreto Nº 5, autorizando que de las partidas 5.000-260 y 6.668 del Presupuesto del Estado, se tomen los fondos necesarios para abonar los gastos de movilización del Ingeniero Consultor, señor Harry Pendleton Hart, y además la suma de CINCO DÓLARES diarios, por concepto de gastos de subsistencia, mientras dure su permanencia en el Ecuador. El mencionado Ingeniero Hart es un competente profesional ame-

ricano, que presta sus servicios a los Ministerios de Obras Públicas y de Defensa Nacional en asuntos de vialidad.

Habiendo llegado a Guayaquil los equipos camineros que se compraron a la Casa "Allis Chalmers", de Estados Unidos de Norte América, y en vista de la dificultad y peligro para transportar dichos equipos a Puerto Bolívar, por falta de embarcación adecuada, se autoriza por Decreto Nº 11, de 23 de febrero de este año, que el Ministerio de Obras Públicas compre a la Compañía Inglesa "Norwich Unión Fire Insurance Society Limited", cuyo apoderado General en el Ecuador es el señor Alberto Wright, una póliza de seguro por NOVENTA MIL DOLARES, por el embarque, transporte y desembarque de dichos equipos, que se destinaron a servir en la Vialidad de El Oro y Loja. La suma de ONCE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE SUCRES, CINCUENTA CENTAVOS, valor de la correspondiente prima de seguro, se aplicó a las partidas 16 y 34 del Presupuesto Extraordinario de Obras Públicas.

Los mencionados equipos se hallan desde los primeros días de marzo trabajando en la carretera Piedras-Piñas y han prestado también servicios en algunas obras de Machala, Santa Rosa y Puerto Bolívar, bajo la dirección del experto mecánico de la Casa "Allis Chalmers", señor Millard Severson, y con la cooperación de algunos mecánicos nacionales, que están especializándose en el manejo de tractores.

Por Decreto Nº 10, de 24 de enero último, se hace el detalle distributivo de las partidas Nos. 16, 17, 18, 34 y 35 del Presupuesto Extraordinario vigente, creando el cargo de Ingeniero Administrador General de los trabajos de vialidad de las provincias australes y los de Jefes de Estudios y personal de Ayudantes para las Carreteras Cuenca-Pasaje y Loja-Saraguro-Cuenca; pues, se hacía necesario contar con personal técnico exclusivamente dedicado a estas obras de gran magnitud e importancia.

Para el cargo de Administrador General, se designó al ingeniero señor Gabriel Noroña, destacado profesional de comprobada experiencia y capacidad, quien sirvió por algunos años el cargo de Director General del Ramo. Los otros cargos se hallan servidos por un personal seleccionado a satisfacción de este Departamento, y los trabajos de estudios están iniciados, después de los reconocimientos que se han efectuado en ambas vías.

Defiriendo al deseo del I. Municipio de Zaruma, el Ministerio expidió el 26 de abril último, el Decreto Nº 16, por el cual se autoriza la celebración del contrato de provisión de agua potable para la ciudad de Zaruma, por la suma de DOSCIENTOS MIL SUCRES, en que se avalúa las obras respectivas. La Compañía Minera de Portovelo se compromete a efectuar tales trabajos en el plazo de un año, a contar desde la fecha de suscripción del contrato. Las aguas se tomarán del río Muluncay, y tanto los trabajos como los gastos deberán hacerse bajo la fiscalización de un ingeniero comisionado de la Dirección General de Obras Públicas, habiéndose designado para el efecto al ingeniero Noroña, Administrador de los trabajos de vialidad de Loja y El Oro.

A fin de satisfacer los anhelos de varios pueblos de la República y calmar las inquietudes consiguientes, por Decreto Nº 17, de 26 de abril, se determina

que la Carretera Panamericana deberá pasar en el Ecuador, por las siguientes ciudades: Tulcán, Ibarra, Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba, Cañar, Azogues, Cuenca, Loja y Macará.

Este Decreto mereció la gratitud y el aplauso de los pueblos de Loja, que mostraron mayor interés por la determinación de la ruta de esta gran vía intercontinental.

Para intensificar los trabajos de vialidad en el país, y en vista de que los pocos carros existentes al servicio de Obras Públicas, se hallan deteriorados, se dictó el Decreto Nº 18, el 7 de mayo de este año, autorizando comprar diez camiones "FORD" V—8, para dos y tres toneladas de carga útil a los señores Baca Hermanos, de esta plaza, por la suma total de DIEZ MIL CUATROCIENTOS CUATRO DOLARES, SETENTA CENTAVOS, C. i. f. Guayaquil, exclusive derechos consulares, de aduana, piso, etc.

La entrega deberán hacerla los vendedores dentro del plazo de setenta días de la suscripción del contrato, que se verificó el 17 del citado mes de mayo.

El Gerente del Banco de Crédito Hipotecario de Guayaquil, propietario del fundo "Chilintomo", y varios vecinos de la parroquia Alfredo Baquerizo Moreno, interesados en la explotación de los desmontes de arroz del sector, solicitaron se declare de uso público el antiguo camino que servía para el tránsito entre Babahoyo y la población de Juján, pasando por el punto Palmar y las haciendas "Bañón" y "Chilintomo", el cual había sido últimamente cerrado por la propietaria de "Bañón", a fin de continuar obligando a los transeúntes a satisfacer una cierta cantidad por cada quintal de arroz que pasara por su hacienda. Con tal motivo, examinados los antecedentes, y después de una inspección del camino, y oídas las partes en el juicio, llegó a expedirse el Decreto Nº 19, de 7 de mayo, declarando vía pública el citado camino, al tenor de lo que dispone el Art. 8º de la Ley sobre la materia; pero, disponiendo que los gastos de habilitación del camino, de protocolización e inscripción del plano y de una copia del Decreto respectivo, así como los cerramientos del fundo por donde atraviesa la vía, sean de cargo de los interesados en la apertura, sin el cumplimiento de cuyos requisitos no se podría utilizar la vía para el servicio público.

Además de los Acuerdos referentes al movimiento del personal técnico y administrativo del Departamento que durante el lapso que abarca el presente Informe, llegan a setenta y siete, hay que anotar que se nombró al señor Federico Larrea, Delegado del Ministerio ante la Junta Administrativa del Ferrocarril a Esmeraldas, en reemplazo del doctor Luis F. Madera, cuya renuncia fué aceptada; al señor Juan José Gavilanes, Inspector ad-honorem de caminos de la provincia del Carchi; al señor Luis Jorge Narváez, Inspector ad-honorem de los trabajos de la acequia de irrigación de la parroquia Bolívar; al señor Gustavo Freile Larrea, Inspector ad-honorem de la carretera San Isidro-Mira.

Es preciso, por último, anotar que en la Dirección General de Obras Públicas se tramitan actualmente ciento treinta y seis juicios de expropiación de terrenos que se requieren para necesidades de vialidad y para servicios del Ferrocarril del Sur; que se terminaron sesenta y ocho de dichos juicios y que, permanentemente, se resuelven numerosas consultas de carácter legal relacio-

nadas con el cumplimiento de la Ley y Reglamento de Caminos, con los Decretos referentes a expropiaciones por parte del Estado y conforme al Código de Trabajo; además de tener a su cargo la redacción de las minutas para los diversos contratos por realizar y la revisión y reforma de los que se envían para consulta de diversos Municipios de la República.

Como una demostración numérica del cúmulo de labores de trámite administrativo que se realiza en el Departamento, sin contar con memorándums, informes, etc., se anota que en el período de este Informe se ha enviado 7.720 oficios, se recibieron 5.474 comunicaciones; se recibieron 4.892 telegramas y se expidieron 6.264.

CONCLUSION

No creo que este Informe quedaría terminado, sino hiciera algunas deducciones, para mejorar la atención que el Estado está obligado a prestar a las necesidades viales principalmente y luego a las urbanas del país.

El aumento de kilometraje de vías carrozables significa el aumento, así mismo, de la necesidad de incrementar las partidas presupuestarias destinadas al mantenimiento de ellas, y si los fondos para estos trabajos no son adquiridos en forma especial, la situación económica fiscal, año tras año, se hará mucho más difícil para las obras. Esto en cuanto a vialidad, que en lo que se relaciona con las obras urbanas hay que recordar que la política seguida hasta la presente ha sido la de procurar que el Fisco construya obras más o menos costosas y una vez concluidas se las entregue a los Municipios; salta a la vista lo inconveniente del procedimiento, ya que el Fisco de una manera general, no ha estado ni tampoco está ahora en condiciones de hacer inversiones que no sean reproductivas. Por estas causas es inaplazable que los servicios y los beneficios que las Obras Públicas proporcionan a aquellos que más directamente les concierne, sean remunerados en una forma de impuestos que se los aplicaría de esta manera:

a).—Impuesto al predio, que sería proporcional al valor de éste y a la distancia a que se encuentre de la obra que el Fisco construye o está construyendo, o al beneficio que de ella reporte;

b).—Participación del Fisco en la plus-valía del predio, debido a las obras que ejecuta;

c).—Multas impuestas por contravención de las Leyes y Reglamentos dictados para el uso de las obras;

d).—Impuesto al tránsito en las carreteras;

e).—Impuesto especial a la gasolina que se consume;

f).—Impuesto de un día de trabajo trimestral o su equivalente en dinero a todos los habitantes varones del territorio de la República, comprendidos entre los 21 y 50 años. (Conscripción vial).

Es también inaplazable que el Ministerio de Obras Públicas sea consultado sobre la conveniencia de señalar las partidas en la Ley de Presupuesto, a fin de evitar que se derroche el dinero, ya sea porque las obras quedan inconclusas por muchos años, ya porque la cantidad asignada resulta tan pequeña que no sería económico invertirla.

Estas sugerencias que tuve el agrado de someterlas a la consideración del señor Director General de Obras Públicas el año de 1933, cuando el suscrito desempeñaba el cargo de Director de Obras del Azuay y Cañar, tuvieron no sólo buena acogida en ese Departamento, sino que merecieron ser publicadas en los diarios de esta ciudad, y comentadas en forma encomiástica por "El Día" de 7 de mayo de 1934, en su editorial.

La situación desde entonces, si ha cambiado, ha sido para descentralizar las rentas y el control, creando algunas Juntas Especiales de Administración, las cuales han resultado inconvenientes siempre, observando que en épocas de crisis, la centralización, la formación de Truts, es lo que han realizado empresas particulares, llámense Bancos, Compañías Comerciales, Consorcios, etc., como medio de defensa del desastre.

Que las Obras Públicas cuenten con rentas propias y centralizadas es una necesidad por las razones expuestas y también porque ellas podían servir de base para financiar construcciones, compra de materiales, etc.

Debo dejar constancia, por fin, de mi especial agradecimiento para el señor Ingeniero don Carlos Freile Larrea, ex-Ministro de Obras Públicas, quien, muy amable y espontáneamente, me pidió en el mes de setiembre del año anterior que colaborara con él en el cargo de Director General de Obras Públicas, que desde entonces desempeño; y para usted, señor Ministro, consigno mi más profundo agradecimiento por la sinceridad y amplitud con que apoya mi labor, que por el hecho de ser de dirección y de control, los intereses creados, las ambiciones personales, los patriotismos disfrazados, se valen de la difamación, de la intriga y hasta de la calumnia, para ver de romper la corrección y entereza de mis actos. Pero esto ni me afecta ni me intranquiliza: acostumbrados estamos los ingenieros a enfrentarnos y a vencer los obstáculos que la Naturaleza nos opone, y templado tenemos nuestro carácter para luchar con la incompreensión y la injusticia, aún de algunos de nuestros mismos compatriotas.

Hago votos porque las Obras Públicas Nacionales, bajo su acertado control y merced a su dinamismo sean en breve, no sólo una aspiración del pueblo ecuatoriano sino una halagadora realidad.

De usted atentamente,

Ing. G. HUMBERTO CEVALLOS,
Director General de OO. PP.



CUADRO C.

**CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA INSUFICIENCIA DE LAS PARTIDAS
PRESUPUESTARIAS PARA LA MEJOR ATENCION DE LAS OO. PP. DEL PAÍS.**

DENOMINACION DE LAS OBRAS PROVINCIALES	Asignación Presupuestaria Original.	Asignación Presupuestaria Reformada.	Kilometraje	Nº de jornale- ros por día	Kilómetro por jornalero	OBSERVACIONES
CARCHI						
Carretera Rumichaca-Tulcán-El Angel-Chota	62.000,00	55.800,00	98,5	16	2,71	
" Las Juntas-San Gabriel-Juncal	62.000,00	55.800,00	86	14	2,51	
Reparación General de Caminos	20.000,00	20.000,00	89	12	7,41	
Edificio de la Gobernación de Tulcan	24.000,00	21.600,00				
IMBABURA						
Ramal San Pablo-Agato Ilumán	15.000,00	12.000,00	15	15	1,00	Por construirse.
Reparación General de Caminos	13.000,00	11.700,00	214	11	19,45	
Edificios Fiscales	10.000,00	8.000,00				
Carretera Chota-Ibarra-Cajas	60.000,00	54.000,00	75	41	1,83	
PICHINCHA						
Carretera Cajas-Quito-La Unión	70.000,00	63.000,00	148,5	51	2,90	
Luz Eléctrica de Tabacundo	20.000,00	16.000,00				
Agua Potable de Tumbaco	30.000,00	24.000,00				
Reparación General de Caminos	120.000,00	108.000,00	620	103	6,02	
Edificios Fiscales	95.000,00	76.000,00				
COTOPAXI						
Carretera La Unión-Latacunga-Cunchibamba	25.000,00	25.000,00	63	16	3,94	Por construirse
" El Corazón-Angamarca-Zumbagua	25.000,00	22.500,00	80	23	3,47	
" Lasso-Toacaso-Sigchos	14.000,00	11.200,00	62	12	5,16	
Al Municipio de Latacunga, para Agua Potable de Saquisilí	10.000,00	8.000,00				
Agua Potable de Salcedo	5.000,00	5.000,00				
Agua Potable de Pujilí	5.000,00	5.000,00				
Reparación General de Caminos	10.000,00	8.000,00	315,5	8	39,19	
Edificios Fiscales	10.000,00	8.000,00				

TUNGURAHUA

Carretera Cunchibamba-Ambato-Mocha-Urbina
A la Junta de Mejoras Urbanas de Baños, para agua potable de esta ciudad
Reparación General de Caminos
Edificios Fiscales

35 476.00
30 000.00
10 000.00
25 906.00
35 618.00

31 928.00
24 000.00
8 000.00
23 315.00
28 494.00

52.5
43.4
262

14
15
23

1.54
2.89
11.30

CHIMBORAZO

Carretera Urbina-San Andrés-Riebamba-Guamote
San Juan-Tilibite
Navac-Santiago
Agua Potable de Guano
Agua Potable de Guasmote
Agua Potable de Guamote
Agua Potable de Chunchu
Agua Potable de San Andrés
Agua Potable de San Juan
Reparación General de Caminos
Edificios Fiscales

30 000.00
10 000.00
20 000.00
10 000.00
10 000.00
10 000.00
10 000.00
5 000.00
5 000.00
10 000.00
5 000.00
5 000.00

27 000.00
8 000.00
16 000.00
8 000.00
8 000.00
8 000.00
8 000.00
5 000.00
5 000.00
9 000.00
4 000.00

57
15
35

28
8
19

2.03
1.87
1.84

BOLIVAR

Carretera Tilibite-Guaranda-Gualacy-Balzapamba
Guaranda-Ambato
Guaranda-Catarama
San Miguel-Balzapamba
Reparación General de Caminos
Edificios Fiscales

30 000.00
10 000.00
10 000.00
50 000.00
12 000.00
10 000.00

27 000.00
8 000.00
8 000.00
40 000.00
10 800.00
8 000.00

88
84
100
55.7
85

20
9
7
22
12

4.40
9.13
14.29
2.53
7.08

LOS RIOS

Carretera Balzapamba-Playas-Babahoyo
Reparación General de Caminos

50 000.00
24 000.00

46.5
478

35
22

1.86
21.72

CANAR

Carretera Azogues-Rivera
Delag-Azogues
Tambo-Azogues-Ducancho
Agua Potable de Taday, Pintado, Rivera y Cojitambo
Agua Potable de Baquerizo Moreno
Mejoras Urbanas de Biblián

20 000.00
15 000.00
10 000.00
20 000.00
10 000.00
5 000.00

16 000.00
12 000.00
27 000.00
20 000.00
8 000.00
5 000.00

40
15
58

16
13
26

2.50
1.15
2.23

Con tractor a \$ 100.00 el Km.

(Continuación)

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA INSUFICIENCIA DE LAS PARTIDAS PRESUPUESTARIAS PARA LA MEJOR ATENCION DE LAS OO. PP. DEL PAIS

DENOMINACION DE LAS OBRAS PROVINCIALES	Asignación Presupuestaria Original.	Asignación Presupuestaria Reformada.	Kilometraje	Nº de jornale- ros por día	Kilómetro por jornalero	OBSERVACIONES
AZUAY						
Carretera Descanso-Cuenca-Girón	40 000 00	36 000,00	61	14	1,79	
.. Descanso-Chiaticay-Paute-Gualaceo-Sigsig	40.000 00	36 000,00	85,5	14	2,51	
Reconstrucción de los puentes "Chiaticay" "Benigno Vázquez" e Irquis y Reparación de Caminos del Azuay	25.000,00	22.500,00	112	16	7,00	
Subvención al Municipio de Cuenca para la Carretera Cuenca-Si- nincay	5 000,00	5 000 00	20			Entregado al Municipio de Cuenca.
Subvención al Municipio de Cuenca para la Carretera-Cuenca-Rayo- loma	5.000 00	5 000,00	10			id. id. id. id. id
Subvención al Municipio de Cuenca para la Carretera Cuenca-Valle	5.000 00	5 000,00	20			id. id. id. id. id
Subvención al Municipio de Cuenca para la Carretera a Llacao	5 000 00	5 000,00	17			id. id. id. id. id
Edificios Fiscales	5 000,00	5 000,00				
LOJA Y EL ORO						
Edificios Fiscales	12.000 00	9 600,00				
GUAYAS						
Carretera Guayas-Manabí	36.000,00	28.800,00	288	16	18,00	Con tractor a \$ 100,00 el Km.
Reparación General de Caminos	30 000 00	27 000,00	459	14	32,79	
Edificios Fiscales	20.000 00	16.000,00				
MANABI						
Muro de Defensa de Bahía	180 000,00	144 000,00				
Agua Potable de Manta	60 000,00	48 000,00				
Agua Potable de Jipijapa	100.000,00	80 000,00				
Agua Potable de Portoviejo	150 000 00	120 000,00				
Luz Eléctrica da Santa Ana	50.000,00	40 000,00				
Asignación al Municipio de Jipijapa para luz eléctrica de Machallilla	30 000 00	24 000,00				
Puente de Santa Ana	20 000 00	16 000,00				
Reparación General de Caminos	20 000 00	18 000,00	1 528			Con tractor a \$ 100,00 el Km

ESMERALDAS

Luz Eléctrica de Río Verde, Concepción, Borbón y Atacames (Cantidades que serán entregadas a Municipios de Esmeraldas para que verifique las instalaciones)	100.000 00	80.000,00			
Instalación del puente "Orqueta"	10.000,00	8.000,00			
Instalación del puente "Toachi"	10.000,00	24.000,00			
Reparación y limpieza de caminos en las zonas norte y sur de la ciudad de Esmeraldas	45.000 00	16.000,00	10	24	0,24
Reparación del camino Esmeraldas-Toachi-Tabiaso	5.000 00	4.000,00	20	4	5,00

OBRAS ESPECIALES

Carretera Quito-Santo Domingo-Chone-Esmeraldas	600.000 00	540.000,00	481	366	1 31
Saneamiento de Guayaquil	804.000,00	643.920,00			
Carretera estable: Guayas-Manabí	338.000,00	270.400,00	288	173	1 66

PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

IMBABURA

Reparación y mejoramiento del camino El Peligro Apuela-Aguagrán	45.000,00	45.000,00	15	65	0 54
---	-----------	-----------	----	----	------

COTOPAXI

Terminación del tramo comprendido entre Zumbagua y Macuche de la Carretera Latacunga-Quevedo	80.000 00	80.000,00	15	76	0 46
--	-----------	-----------	----	----	------

LOJA

Carretera Pindo-Loja	191.380 00	191.380 00	123 5	261	0,47
Carretera Loja-Saraguro-Cuenca	161.300 00	161.300 00	250	252	0 99
Loja-Macará	185.400,00	185.400,00	179	260	0,68
Velacruz-Catacocha	80.000 00	80.000,00	30	47	0,61
Loja-Valladolid-La Victoria	50.000,00	50.000,00	44		
Reparación General de Caminos	85.840,00	85.840,00	226	50	4,52
Camino Chuquiribamba-Catamayo	10.000 00	10.000,00	10	11	2 50
Campo de Aviación de Loja	60.000,00	60.000,00			

Ayotada la asignación.

EL ORO

Carretera Piedras-Pindo	795.400,00	795.400,00	66	128	0,20
Paraje-Cuenca	410.862,00	410.862 00	140	212	0,60
Reparación General de Caminos	100.000 00	100.000,00	211	50	4,26
Reparación Vía Rodil	100.000,00	100.000,00	35	50	0 70
Agua Potable de Zaruma	200.000,00	200.000,00			

Con tractor a \$ 100,00 el Km.

LOS RIOS

Carretera Playas-Bahabayo	150.000,00	150.000,00	12	129	0 25
---------------------------	------------	------------	----	-----	------

CUADRO D.

TRABAJOS REALIZADOS POR LA SECCION ESTUDIOS. DE LA DIRECCION GENERAL DE OO. PP. CUYA ADMINISTRACION Y CONSTRUCCION ESTAN A CARGO DE OTROS DEPARTAMENTOS

AGUA POTABLE

Archidona.—Para la población. (Oriente).—Ministerio de Defensa.

Pertoviejo.—Estudios de fuentes de aprovisionamiento, toma, aducción, planta purificadora y distribución.

Guano.—Proyecto de toma, aducción, tanques y red de distribución, con presupuestos.

Atuntaqui.—A. Marín.—Proyecto de toma, aducción, tanques, distribución, con presupuestos.

Daule.—Proyecto de elevación, purificación y distribución, con presupuestos.

Guaranda.—Toma, aducción, tanques de distribución, proyecto y presupuesto.

Esmeraldas.—Inspección y estudio del cambio de sitio de toma para elevación; asesoría para adquisición de unidad de motor y bomba para elevación agua del río, para instalación inmediata de emergencia. Estudio para la reparación y mejora de la planta eléctrica y agua potable. Proyecto de reformas en la red de distribución. Base de licitación para maquinaria, repuestos y materiales.

Jijipapa.—Estudio de las posibilidades de utilizar aguas de diversos ríos para resolver lo conveniente para la dotación a la ciudad.

Cotacachi.—Proyecto de red de distribución.

Paute.—Informe acerca del Contrato de estudio para el Proyecto de agua potable y canalización.

Richamba.—Informe sobre el Proyecto de aducción y distribución, elaborado por el Ingeniero Alzamora.

El Angel.—Toma, aducción, tanques y red de distribución. Proyecto y presupuesto.

CANALIZACION

S. Gabriel.—Indicaciones para reparar los errores cometidos al construir socavones.

Guaranda.—Inspección e Informe sobre los trabajos realizados en canalización y agua potable.

IRRIGACION

Bolívar.—Estudio y localización para la construcción de la acequia "El Artazon—Bolívar".

PLANTAS ELECTRICAS

Puyo y Rocafuerte.—(Oriente) Proyectos.—Ministerio de Defensa.

Tabacundo.—Obras de toma y aducción de agua para la turbina. Determinación de las características de la planta generadora y las redes.

Ibarra.—Inspección y Proyecto de reparación del tanque decantador y canal de alimentación de la nueva planta hidro-eléctrica.

Cayambe.—Estudio de la aducción de aguas para la planta eléctrica.

Chimbo.—Asunción y la Magdalena.—Estudios e Informe sobre la propuesta de la Casa Vikigst A. Inspección, estudios y proyecto de planta hidro-eléctrica para dichas poblaciones.

Balzar.—Estudio e Informe de un contrato para planta eléctrica de Colimes.

Guano.—Estudio del Proyecto de planta eléctrica. Informe para expropiar aguas de "El Huaico".

Celica.—Estudio e Informe sobre propuestas para planta eléctrica.

Ibarra.—Cálculo y diseño de postes de hormigón armado para la red urbana de utilización.

Chone.—Estudio de modificaciones al contrato de planta eléctrica.

Sta. Rosa.—Determinación de causas de pérdida en la operación de la planta DIESEL.—ELECTRICA. Posibilidad de adopción del sistema hidro-eléctrico.

VIALIDAD

Junta de Vialidad del Chimborazo.—Estudio e Informe sobre el proyecto del puente "San Luis" (Carretera San Luis-Punín). presentado por el Capitán Chiriboga.

Rumiñahui.—Estudio y Proyecto de carretera entre Sangolqui y San Pedro-Taboada. Diseño de los puentes de madera "San Nicolás", 10 metros y "San Pedro", 18 metros.

URBANIZACION—EDIFICIOS

Atuntaqui.—Estudio sobre la conveniencia de utilizar las aguas "Yanayacu" para piscina.—Proyecto para edificio y muelle de la laguna "Cuicocha".

Babahoyo.—Revisión y modificación de los planos y cálculos para el Palacio Municipal y Gobernación. Supervisión y avalúo de trabajos realizados por la Compañía General de Construcciones.

Charapotó.—(Manabí).—Dirección General de Estancos. Inspección y avalúo de los aljibes construídos por el Comandante Cedeño.

Esmeraldas.—Intervención para realizar el contrato con la Constructora "Dr. Richar Müller" C. A. para la Casa Municipal.—Revisión de planos y cálculos. Nuevo cálculo y dibujo de los mismos.—Fiscalización y avalúo de la obra realizada y materiales existentes para la rescisión del contrato.

El Milagro.—Inspección e Informe sobre la construcción de la Escuela de Agricultura.

PUENTES

Lita.—Diseño de puente colgante para el camino a la Colonia Militar de Lita.

Guangopolo.—Diseño de puente colgante para el camino a Guangopolo.

Quito, a 15 de mayo de 1940.

SERVICIOS TECNICOS PRESTADOS A LOS SIGUIENTES MUNICIPIOS

Municipio de San Gabriel.—A este Municipio se le ha prestado servicios para la dirección en la fabricación de tubos de concreto, para el agua potable.

Municipio de El Angel.—Inspección técnica de la cañería que alimenta el servicio de agua para esta población e Informe de los trabajos que deben hacerse para que preste servicio eficiente.

Municipio de Ibarra.—Inspección técnica de los desperfectos del tanque de sedimentación, y proporcionarles cemento a precio de costo, parte en venta y parte por cuenta de la asignación presupuestaria, para la obra de la planta eléctrica.

Municipio de Cotacachi.—El Director Técnico de Imbabura les presta sus servicios técnicos en la obra del agua potable.

Municipio de Salcedo.—Servicios de inspección técnica de las obras municipales y de la canalización, que ejecuta por contrato el Ingeniero Pons.—Se le ha vendido cemento al precio de costo.

Municipios de San José de Chimbo y San Miguel de Bolívar.—Inspección de un molino y turbina que desean adquirir para instalación de una planta eléctrica, y estudio técnico acerca de las conveniencias de esta adquisición.

Municipio de Salinas.—Inspección técnica y avalúo de las obras ejecutadas por el Concejo.—Asesoramiento técnico para la recepción de la planta eléctrica.

Municipio de Yaguachi.—Estudios técnicos, previa inspección, para tratar acerca de los trabajos de defensa de la población, contra las crecientes del río.

Municipio de Balzar.—Asesoramiento técnico en la recepción de la planta eléctrica instalada por la Casa Max Müller.

Municipio de Babahoyo.—Dirección técnica de los trabajos de colocación de tubería para el agua potable.—Inspección técnica de la construcción del Palacio Municipal que se hace por contrato.

Municipio de Machala.—Servicios técnicos para la instalación de la red de agua potable en la ciudad, prestándoles también las herramientas

Municipios de Rocafuerte y Portoviejo.—Inspección técnica y avalúo del material eléctrico que el primero de los Municipios desea vender al otro.

Municipio de Portoviejo y Santa Ana.—Servicios técnicos para el estudio y ejecución de los trabajos, facilitándoles cemento para la obra, por cuenta de la partida presupuestaria. Asesoramiento técnico al Concejo de Portoviejo en la recepción del grupo eléctrico.

Municipio de Jipijapa.—Servicios técnicos para el estudio y trabajos del agua potable.—A este Municipio se le entregó la subvención señalada para la luz eléctrica de Machalilla.

Municipio de Chone.—Servicios técnicos para el levantamiento de planos de una calle, para su pavimentación.

Municipio de Esmeraldas.—Se le entregó \$ 140.000 para los trabajos de mejoramiento del agua potable, en el año anterior.—Servicios técnicos para la urbanización de S. Mateo. Asesoramiento técnico en la construcción del Palacio Municipal.

Municipio de Cuenca.—Trabajos de los planos del edificio para Palacio Municipal y Teatro, en dicha ciudad.

Municipio de Cañar.—Estudios para la provisión de agua potable a dicha ciudad.

Municipio de Paute.—Servicios técnicos para los trabajos del agua potable que va a proveerse a esta ciudad.

Municipio de Montecristi.—El Sr. Ing. Coronel prestó sus servicios técnicos a solicitud de este Municipio.

Municipio de Zaruma.—Cooperación técnica para el estudio y realización del contrato con la Compañía de Portovelo, para la provisión de agua potable a Zaruma.

Junta de Agua Potable de Patate.—Apoyo económico de 200 sacos de cemento para la obra del agua potable.

En general, a la mayor parte de los Municipios, se les ha facilitado cemento a precio de costo, gestionando el mismo Ministerio, el transporte desde Guayaquil hasta el lugar de destino a fin de apoyarles en esta forma a la pronta ejecución de sus obras.

Municipio de Guaranda.—El Ingeniero Jefe de la Sección de Estudios se trasladó a Guaranda, para asesorar al Municipio, acerca de las dificultades surgidas en la obra de canalización y agua potable de esa ciudad.

CONTROL DE ESTUDIOS PARA VIAS FERREAS EN CONSTRUCCION, DE JUNIO A DICIEMBRE DE 1939

Ferrocarril Quito—Ibarra—San Lorenzo. Sección Ibarra—Alto Tambo.

Revisión y modificación de los planos de estudios para localización, entre los kms. 60 y 70 y entre los kms. 84,6 y 95, realizados según contrato por el Ing. Otto Dubach.

Sección San Lorenzo—Alto Tambo.—Revisión y modificación de los planos de estudio para localización entre los kms. 30,7 y 36,4 kms. 30,5 (Salinas). Planos de los terrenos a expropiarse y "Y" de cambio. Plano de la Estación.

Formulación de las bases de licitación para compra de puentes metálicos: 2 de 40 m. para el río Mira y 1 de 20 para el río San Pedro (Ferrocarril Sibambe—Cuenca).

Ferrocarril Tambo—Cuenca.—Revisión de los planos de estudio de localización entre los kms. 74,5 y 94,7.

Quito, a 15 de mayo de 1940.

TRABAJOS EJECUTADOS POR LA SECCION OBRAS URBANAS

Reparación del edificio de Telégrafos del Chota.

Adaptaciones en el Palacio de la Gobernación del Guayas, para las Oficinas de Correos.—Reparaciones de la terraza.

Reparación del edificio de Radio de Machala.

Reparación de la pintura y otras obras en el edificio de la Gobernación del Chimborazo.

Reparaciones del edificio de la Estación de Radio de Cuenca.

Construcción de un horno y ejecución de otras obras en el Cuartel de Carabineros de Babahoyo.

Inspección, estudio y presupuesto formulados para la defensa de Limones (Esmeraldas), contra el avance del mar.

Intensificación de los trabajos de las obras de agua potable de Guamote, Guano, San Juan, Palmira, Tixán, San Andrés, Chunchi y del Hospital de Alausí (Chimborazo).

Una parte del Muro de Defensa de Bahía, Sur y Norte.

Recepción de las últimas obras del Muelle—Aduana de Guayaquil, construido por la Sociedad Técnica Fénix.

Trabajos de localización de la acequia de Irrigación de la parroquia de Bolívar (Carchi).

Reparaciones de importancia efectuadas en el edificio que ocupa actualmente el Ministerio de Previsión Social, adaptándolo para oficinas.

Reparaciones en los edificios del Palacio de Gobierno, Casa de Correos y Telégrafos, Contraloría, Ministerio de Hacienda, Procuraduría General, Penitenciaria, Policía Nacional y Estaciones de Radio de Chiriacu y Avenida Colón.

Agua Potable de Manta: se ha continuado trabajando esta obra con la asignación del presupuesto actual.

Saneamiento de Guayaquil: Este se ha continuado a medida de los fondos asignados para tal obra, habiéndose trabajado, desde Junio de 1939 hasta marzo inclusive del año actual, lo siguiente: 21.676,98 m², de calzada de hormigón; 3.272,80 m² de calzada de macadam solo; 10.951 m³ de excavación (en cordones); 28.139,48 m³ relleno de cascajo; 4.687,41 m² de aceas; 7.593,30 m. de cordones; 8.878,13 m², de base; 3.272,66 m. para aguas servidas; y 3.540,12 m. para aguas lluvias.

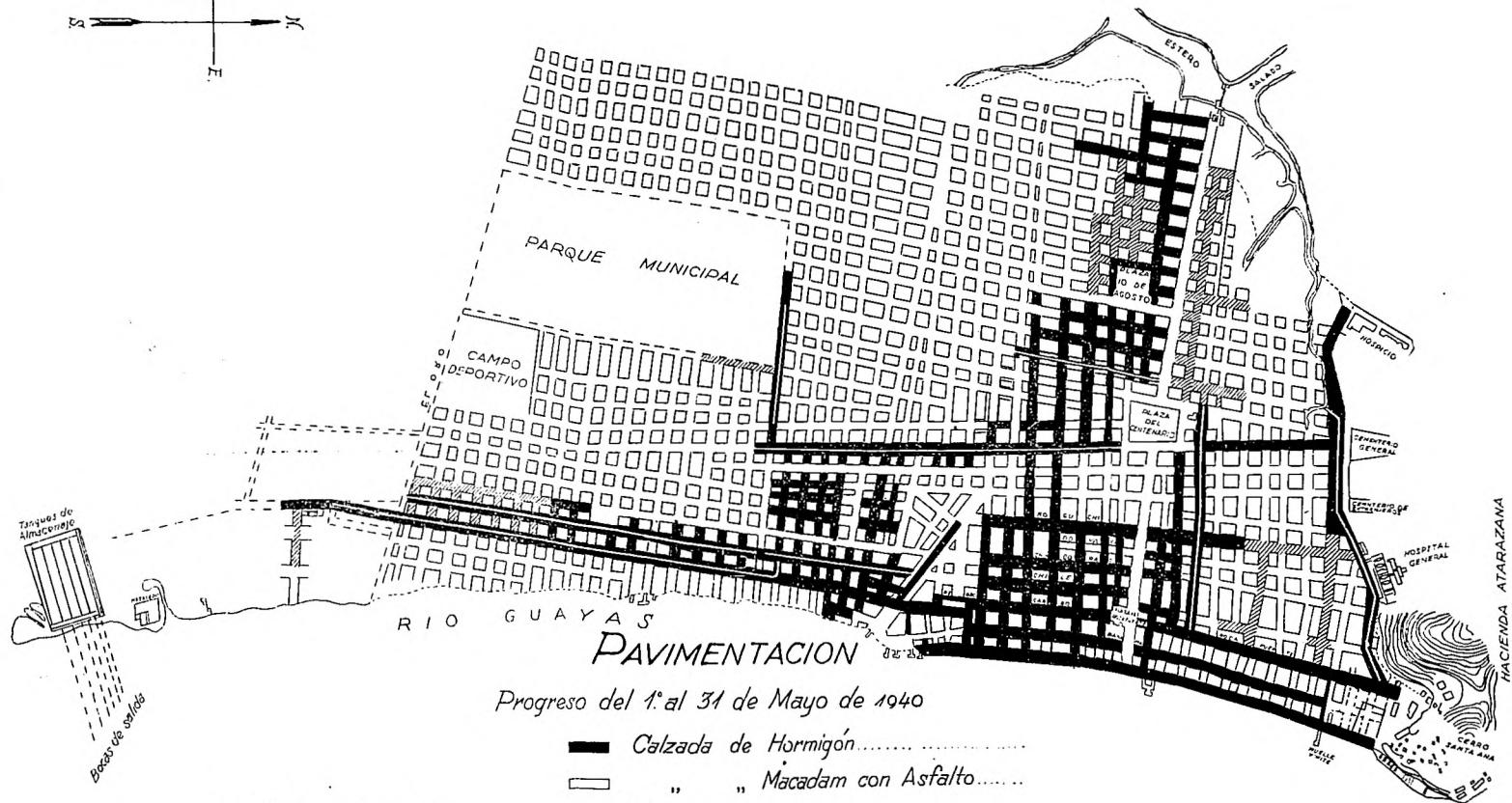
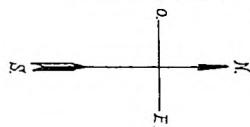
Al Ministerio de Educación Pública, se le ha prestado el servicio técnico de los Ingenieros Directores Provinciales, para los trabajos de edificios escolares, en distintas provincias de la República.

Igualmente, al Ministerio de Previsión, se le ha prestado los mismos servicios, en cuanto lo ha solicitado, habiendo últimamente hecho la recepción prolija del edificio de la Estación Experimental de Agricultura, construido en el Milagro, por los señores J. de la Rosa y Arquitecto Antonino Russo.

Actualmente se lleva a cabo la construcción del Paraninfo de la Universidad Central; obra en la que se halla interesado este Ministerio, para su pronta terminación.

Confección de planos para la construcción del Palacio Municipal de la ciudad de Cuenca.

Confección de planos para la construcción del Teatro Municipal de la misma ciudad.

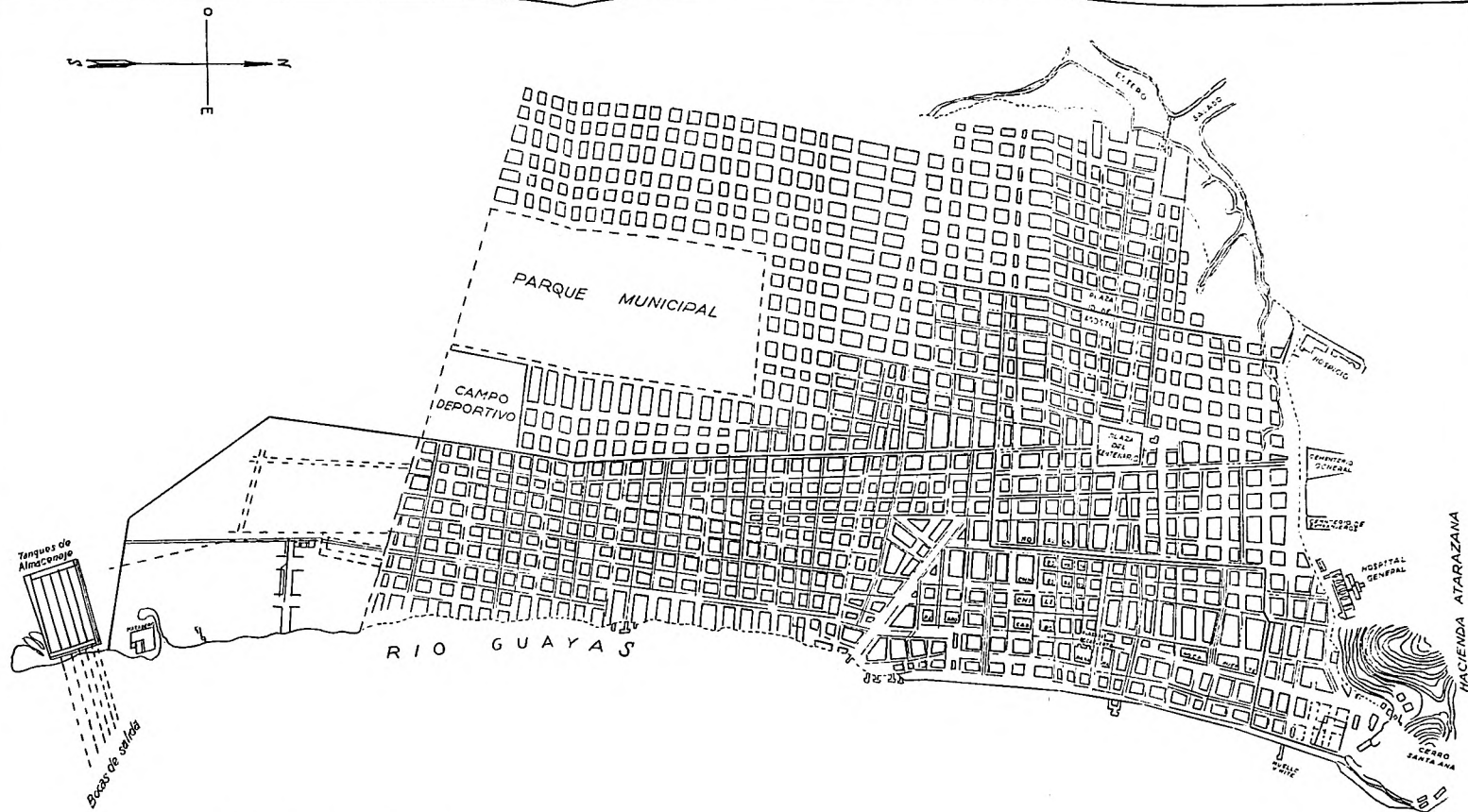


Progreso del 1.º al 31 de Mayo de 1940

- Calzada de Hormigón.....
- " " Macadam con Asfalto.....
- == Cordones ...
- /// Nivelando con "cascajo"

PLANO GENERAL
DE LA CIUDAD
DE
GUAYAQUIL

0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 metros

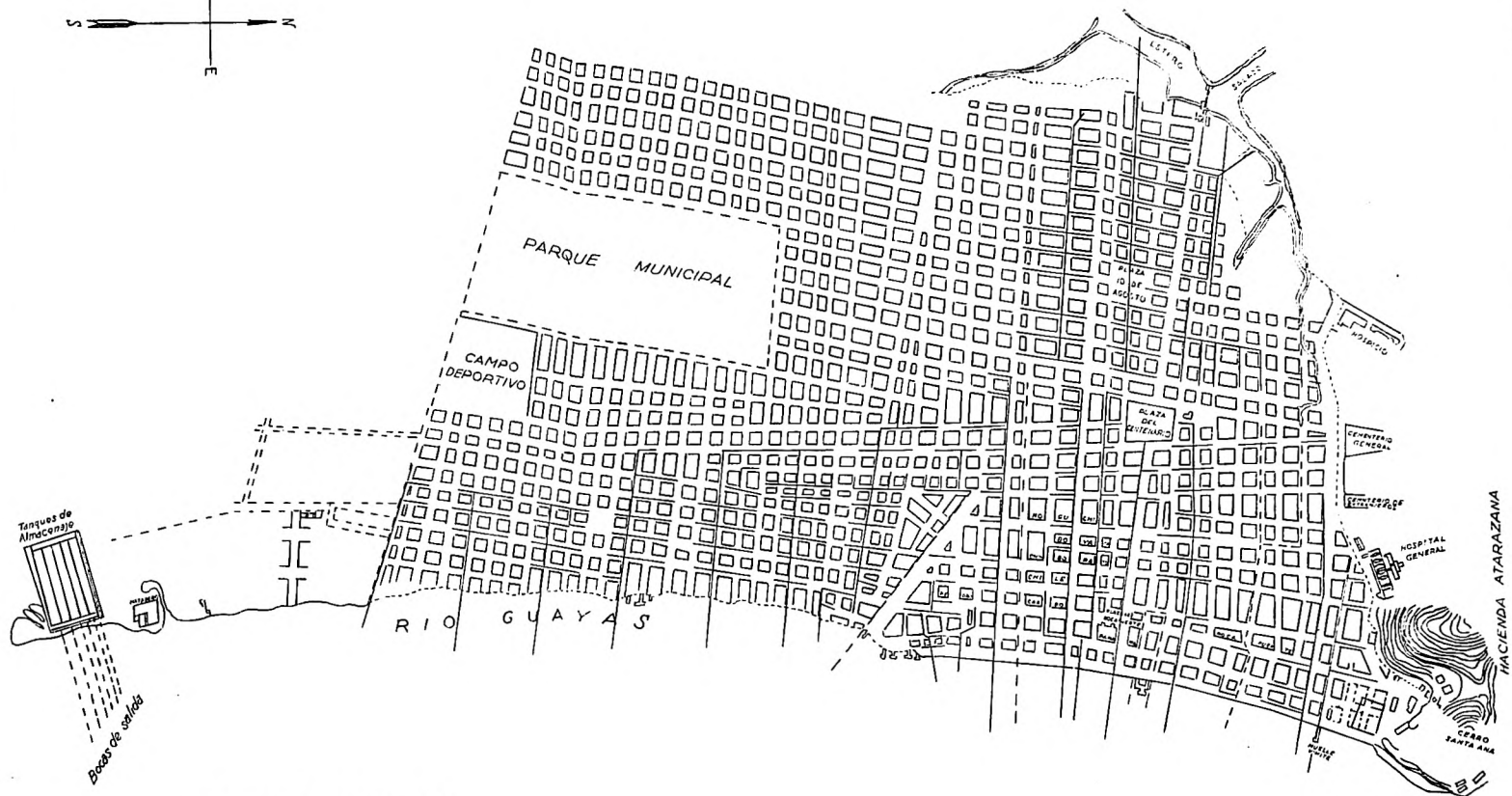


PLANO GENERAL
LA DE CIUDAD
DE
GUAYAQUIL

0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 metros

AGUAS-LLUVIAS

Progreso del 1º al 31 de Mayo de 1940



PLANO GENERAL
DE LA CIUDAD
DE
GUAYAQUIL

0 200 400 600 800 1000 metros

AGUAS - SERVIDAS

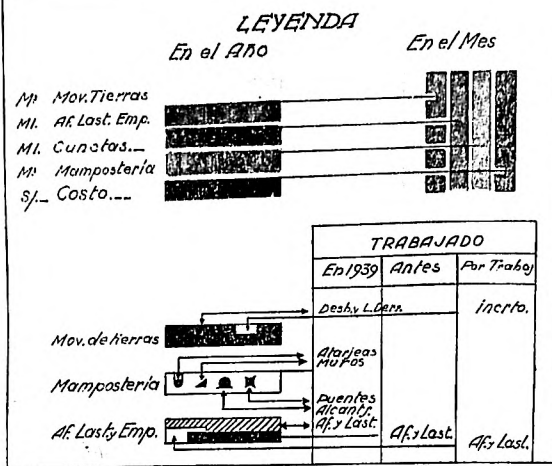
Progreso (Tubería colocada en ramal) del 1.º al 31 de Mayo de 1940

CARRETERA PINDO LOJA

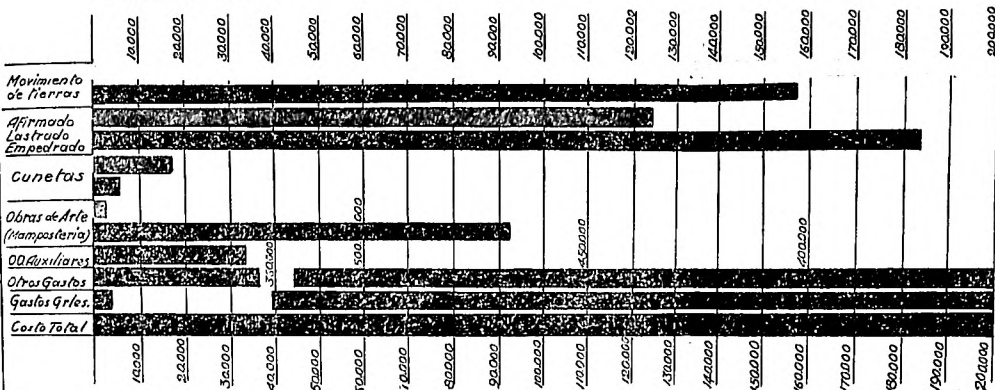
GRAFICO

DEMOSTRATIVO DE LOS TRABAJOS
Y GASTOS EFECTUADOS EN EL AÑO

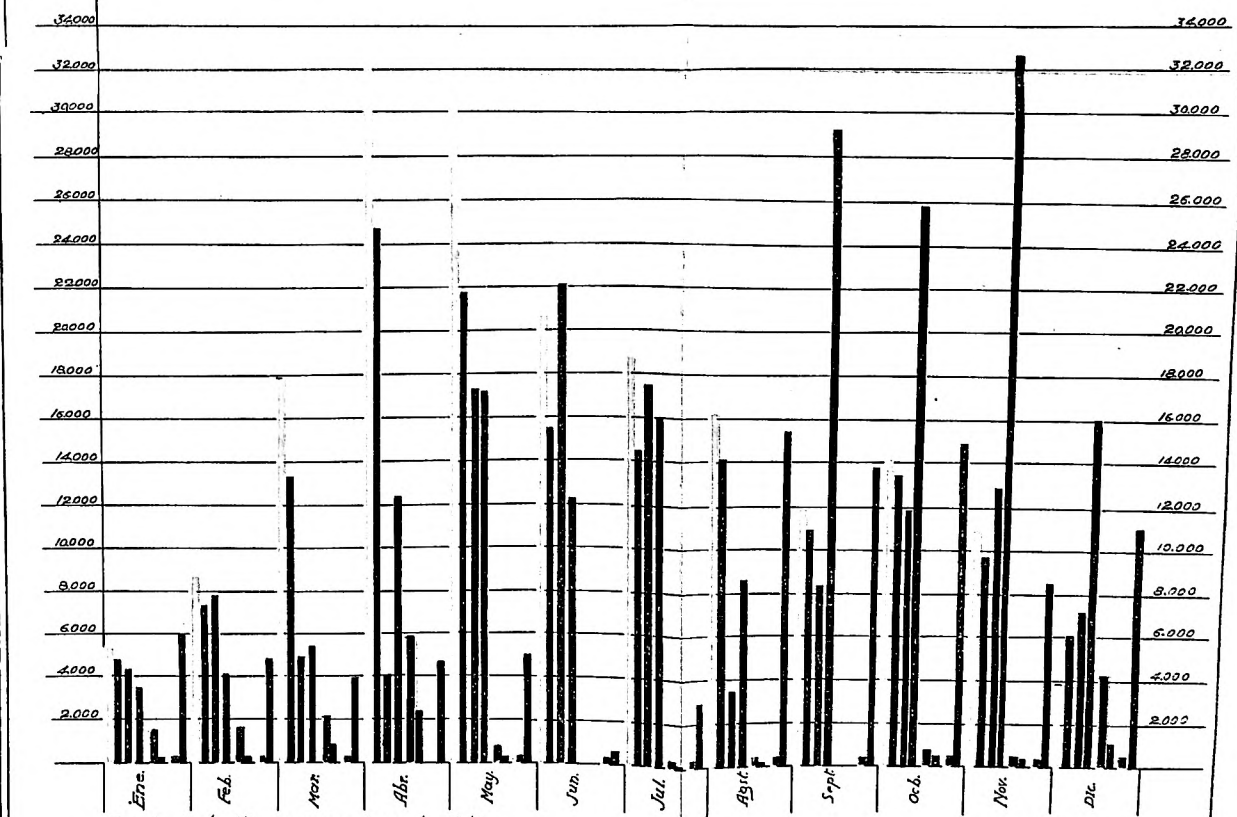
1939



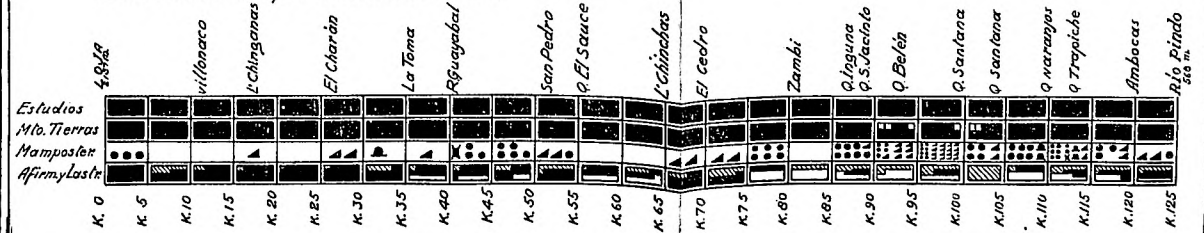
Labor y Costo Anual



Labor y Costo Mensual



Estado de la Via por secciones de 5 Kms.

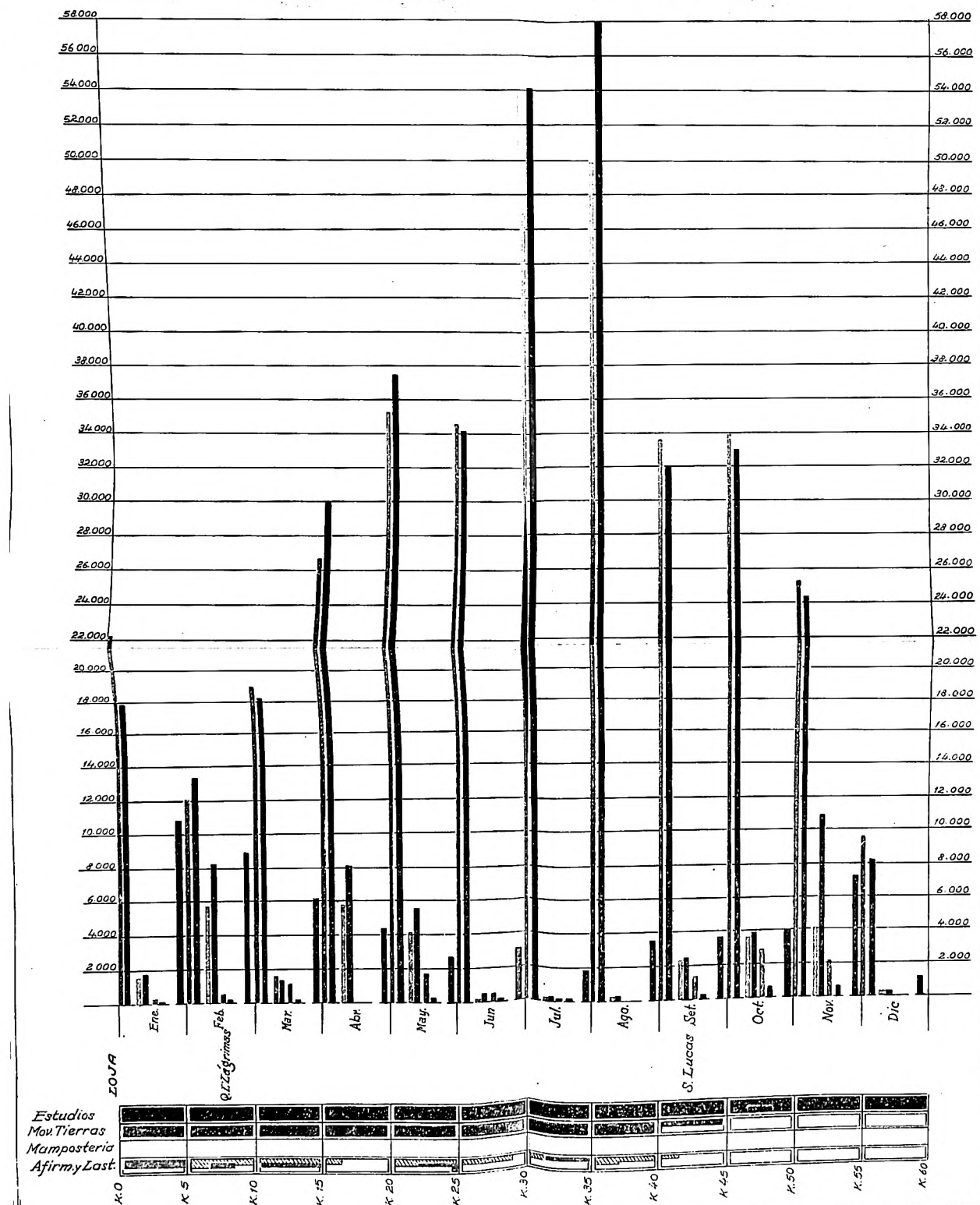
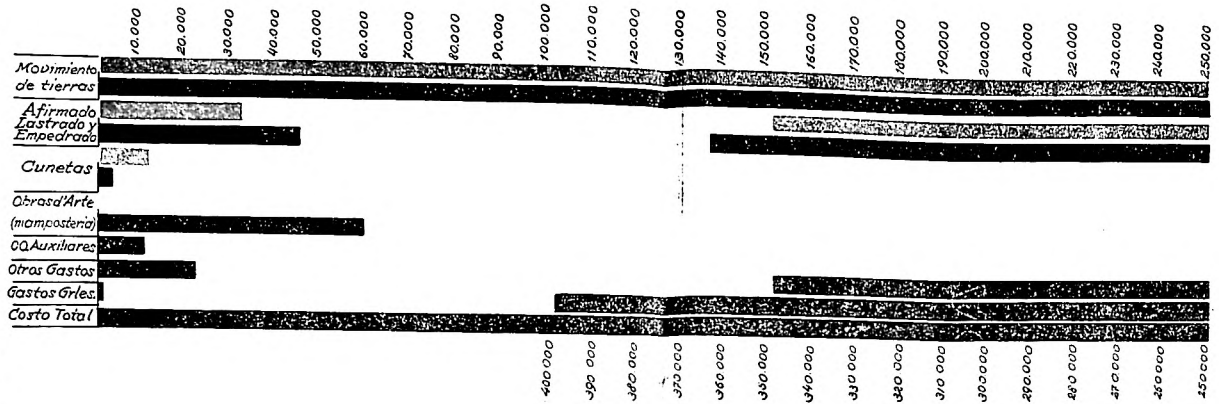
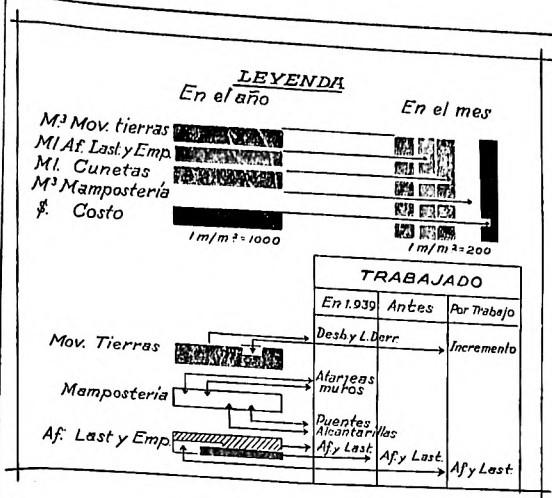


CARRETERA LOJA CUENCA

GRAFICO

DEMOSTRATIVO DE LOS TRABAJOS Y GASTOS EFECTUADOS EN EL AÑO DE

1939



CARRETERA VELACRUZ CATACOCOA

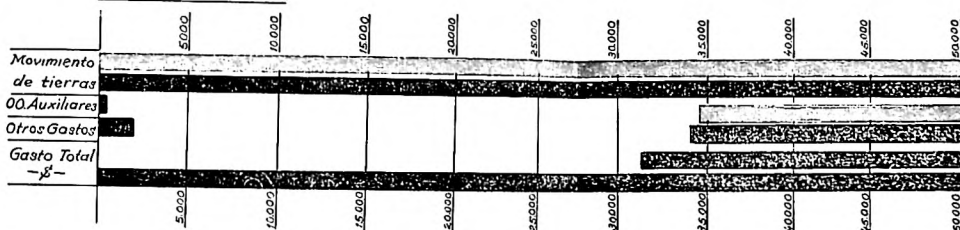
GRAFICO

DEMOSTRATIVO DE LOS TRABAJOS
Y GASTOS EFECTUADOS EN EL AÑO
1939

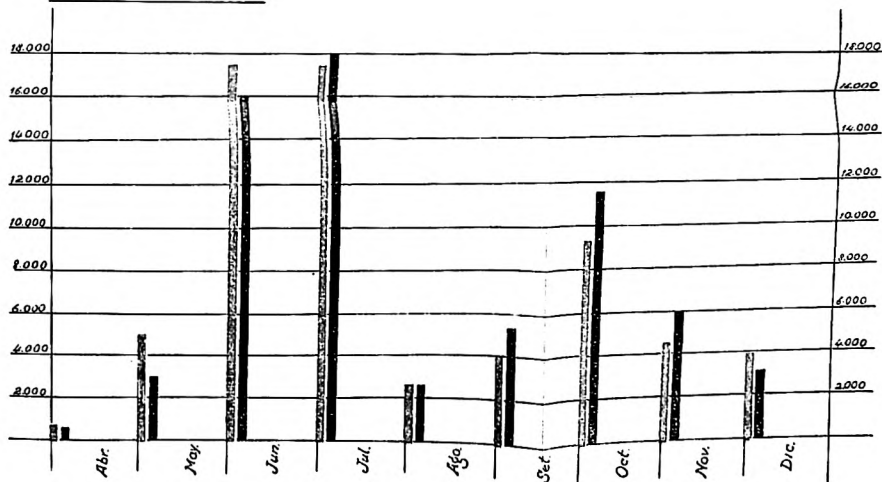
LEYENDA

M³ Mov. Tierras / m 250
Obras Auxiliares ---
Otros Gastos ---
Costo Total ---
M³ Mov. Tierras / m 200
Costo \$, ---

Labor y Costo Anual



Labor y Costo Mensual

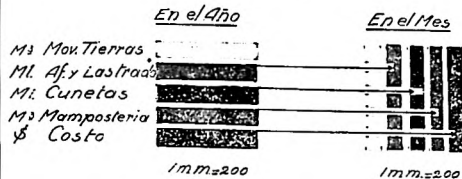


CARRETERA LOJA-VALLAD-LA VICTORIA

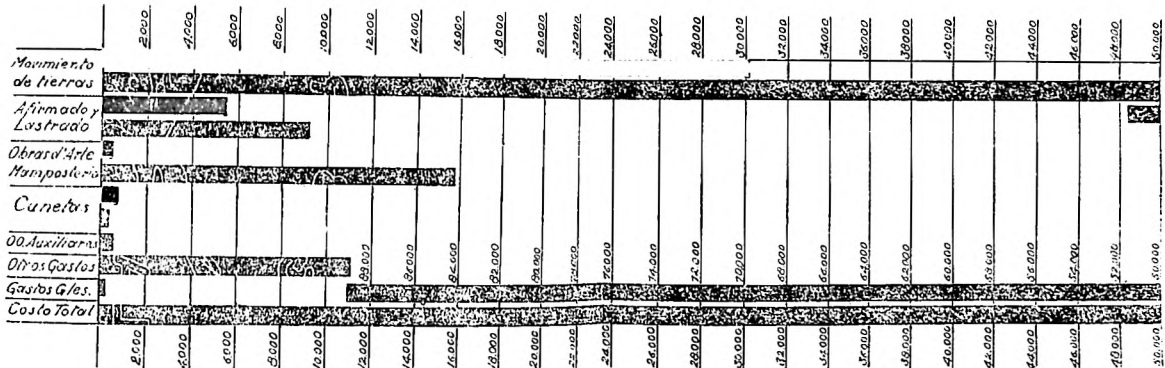
GRAFICO DEMOSTRATIVO DE LOS TRABAJOS Y GASTOS EFECTUADOS EN EL AÑO

1939

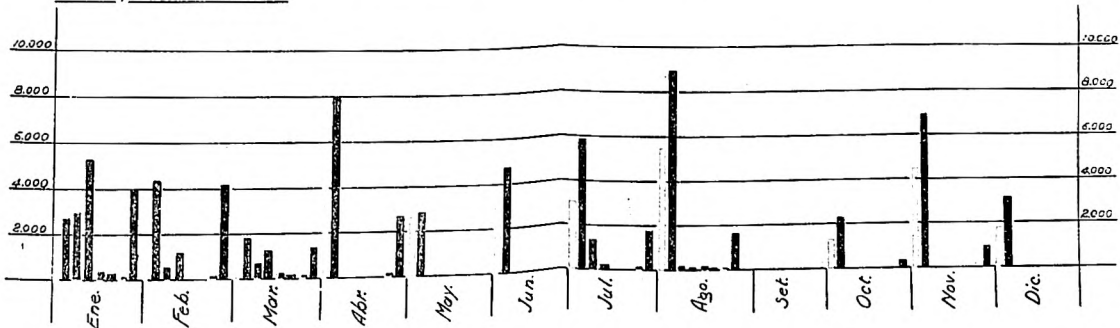
LEYENDA



Labor y Costo Anual



Labor y Costo Mensual



CARRETERA LA TOMA-MACARA

GRAFICO

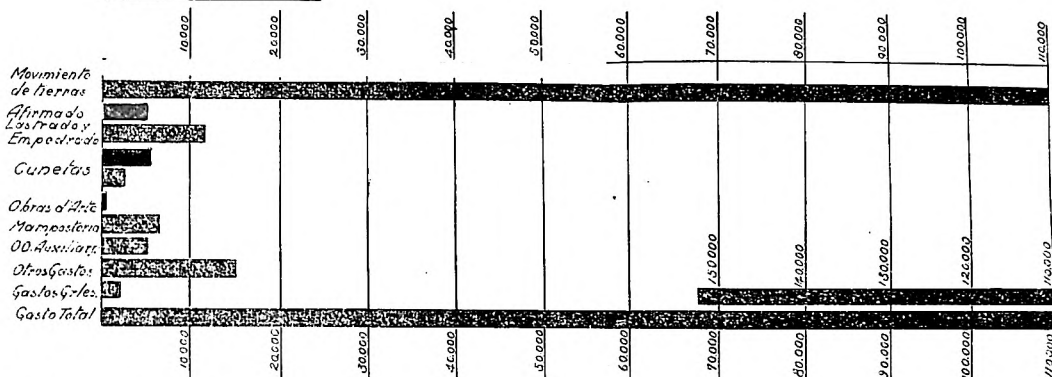
DEMOSTRATIVO DE LOS TRABAJOS y GASTOS EFECTUADOS DURANTE EL AÑO DE

1939

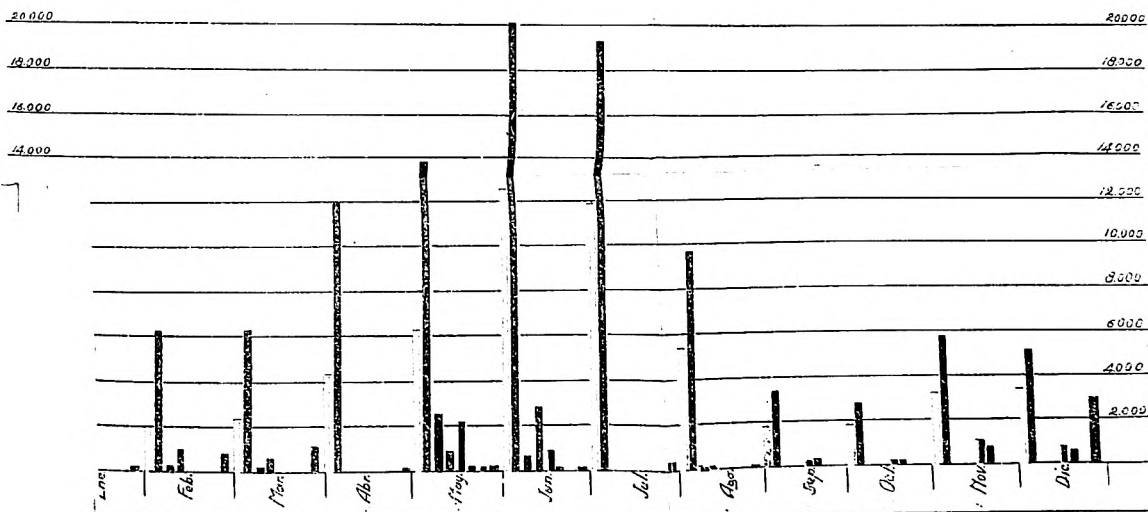
LEYENDA



Labor y Costo Anual

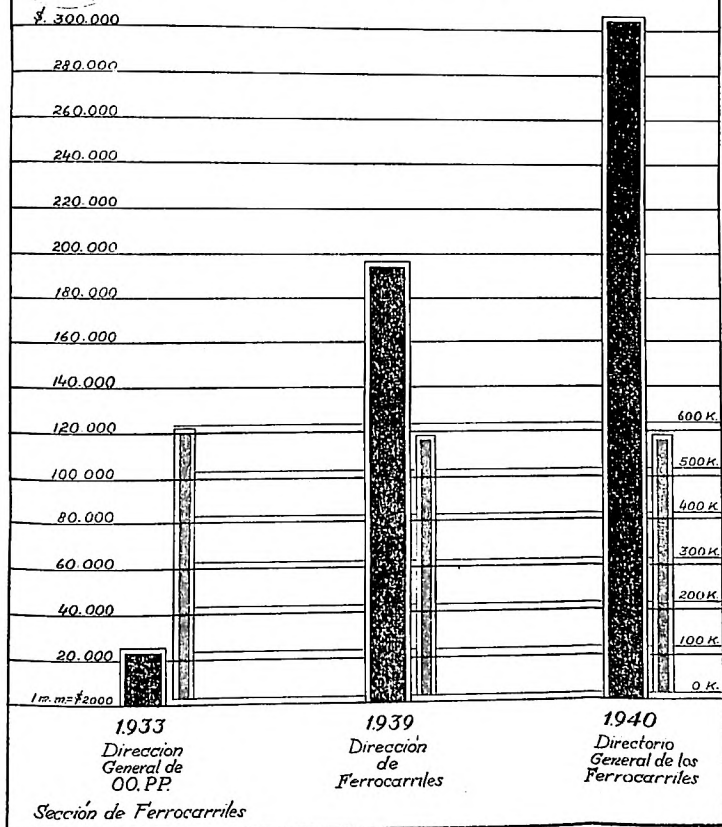


Labor y Costo Mensual



GASTOS DE LA OFICINA CENTRAL PARA LA EXPLOTACION DE LOS FF.CC. DEL ESTADO

(LAS COLUMNAS EN ROJO INDICAN EL NUMERO DE
KILOMETROS EN EXPLOTACION



Informe del Señor
Director General de
Correos, elevado ante
el Señor Ministro del
Ramo.



Nº 350.

Quito, 28 de Mayo de 1940.

Señor

MINISTRO DE CORREOS

Presente.

Cumpliendo con lo dispuesto en la Ley de Régimen Político Administrativo y de conformidad con lo ordenado en su circular Nº 28—SJ., de 13 del mes en curso, informo lo siguiente:

Indicaré sintéticamente las principales labores desarrolladas y precisaré las necesidades del servicio a fin de que el Ministerio que conoce de las dificultades y anomalías que se presentan, arbitre las medidas hasta hoy no tomadas.

Por razones de exposición y dada la naturaleza del servicio, dividiré el informe en dos partes: servicio interno e internacional.

SERVICIO INTERNO

PRESUPUESTO DE 1940

Para hablar de efectividad, ampliación y rendimiento del servicio postal, preciso es partir de los medios o recursos con los cuales el Estado atiende a tales funciones.

El Presupuesto ha fijado como ingresos ordinarios para el ejercicio económico del presente año la cantidad de \$ 3'230.000,00; y en sus egresos ha señalado la suma de \$ 2'644.620,00, no constando adscrito el servicio que se realiza en la Región Oriental, a cargo del IV Departamento del Ministerio de Defensa Nacional.

Se ha afirmado que en los años anteriores ha existido déficit frente a los cálculos de ingreso en parangón con los egresos; fruto de tales experiencias constituyó el presupuesto en cuestión, sin tenerse en cuenta la ampliación del servicio y el aumento de franquicia, contribuyendo en gran parte a esta situación el desarrollo de los pueblos y la corriente de inmigración, acentuada en estos últimos tiempos.

INGRESOS

En cumplimiento de las obligaciones concernientes al cargo y previo un detenido estudio, la Dirección formuló el Proyecto que sirvió para la expedición del Decreto Ejecutivo N° 24, dado el 19 de setiembre último y referente al servicio de intercambio de valijas aéreas con Francia y Gran Bretaña por la línea "Transatlantic Air Service to Europa" cuyo costo dejó una manifiesta economía a favor de los intereses fiscales, como oportunamente se demostró y cuya constancia aparece en mi oficio N° 175, del 28 de agosto pasado, dirigido al Ministerio de Correos.

La Dirección, en enero del año pasado, y en razón de la inestabilidad de nuestra moneda y por su desvalorización, propuso y alcanzó del Gobierno el reajuste de las tarifas postales aéreas, que venían acarreado una grave pérdida. Pero, en vista de la situación presentada de manera repentina que ha agudizado aún más la desvalorización de nuestra moneda, fué necesario exponer este particular y obtener un nuevo Decreto, referente al alza de la tarifa del servicio de la Panagra, línea que representa la mayor inversión del presupuesto de Correos, y que según lo he demostrado acarrea pérdida al Fisco en razón de percibir éste las sobretasas aéreas en sures, cuyo valor adquisitivo ha disminuido, y saldar sus cuentas con la Compañía en dólares.

Teniendo en cuenta el uso inmoderado de la franquicia libre de porte, esta Dirección se ha dirigido a las Administraciones de la República, dándoles instrucciones tendientes a precautelar los intereses fiscales, y detener ese abuso constante que viene causando una verdadera infracción. Aproximadamente un 30% de la correspondencia, a cursarse lleva el sello de oficial, esto es, una tercera parte de los ingresos fiscales que por tal concepto debería percibirse, está amparada por el carácter de servicio público. El Ministerio conoce que desde la infima autoridad parroquial o el militar de la más pequeña graduación hasta los altos Representantes y funcionarios del Estado, salvo excepciones, desde luego, consideran que el cargo que desempeñan comprende la implícita garantía de utilizar el servicio de correos para sí y sus familiares, sin pagar al Estado lo que corresponde por tal utilización.

El Decreto Ejecutivo de 28 de noviembre de 1935, por el que se autoriza el envío de periódicos por correo, fijando " como porte único la tasa de dos centavos por pieza postal, sin limitación de peso. . . " lo considero perjudicial a los intereses fiscales; porque, quienes lo redactaron no tuvieron en cuenta que era preciso, al conceder tal gracia, por lo menos sujetar los envíos a los pesos reglamentarios. La tarifa mínima de doce centavos (inclusive adicionales), sería perjudicial a las Empresas periodísticas y especialmente al público que aprovecha de los servicios que éstas prestan; pero no considero justo que trescientos, cuatrocientos y más ejemplares, den al Fisco por el servicio que éste hace transportando a cientos de kilómetros, la entrada de dos centavos. Esta observación la formulo, en razón de considerar que es preciso dar a conocer la verdadera posición de tales rebajas, sin tratar de manifestar que lo justo sería involucrarlas a la tarifa general.

Frecuentemente la Dirección se ha preocupado del control y exámen de las estampillas fijadas en las piezas a cursarse, llegando a sancionar enérgicamente a todos aquellos empleados que utilizaban sellos amortizados, corrupte-

la ésta que ha constituido un ingreso especial e ilegal, acentuada especialmente en las Administraciones parroquiales.

Mejorando el sistema de control, reducidas las concesiones, reformadas las tarifas, incrementando el servicio, es indudable que el presupuesto de ingresos tiene que aumentarse, alcanzando por lo tanto una mejor situación para el Fisco.

EGRESOS

En la elaboración del presupuesto en referencia, seguramente en atención a la situación económica, se prescindió totalmente de las indicaciones formuladas por la Dirección de Correos, haciéndose constar por toda novedad la creación de las Estafetas titulares de Chacras y Alhajuela.

En el año pasado las partidas constantes en los egresos del Ramo no fueron totalmente invertidas, por la carencia de efectivo en el Tesoro.

La partida 7650 "Útiles de Escritorio ..." fue reducida de \$ 62.000,00 a \$ 32.240,00, la misma que no llega a cubrir ni siquiera lo indispensable para la provisión de formularios, sin los cuales no puede haber labor eficiente; ya a comienzos de mayo hemos girado el cupo de julio, sin existir un solo pliego de papel en bodega, como pudo constatar el señor Ministro. Así mismo la partida 6752 "Alumbrado y pago de teléfonos" fijada en \$ 4.200,00, no alcanza a cubrir la mitad de lo que verdaderamente debe gastarse por tal concepto. En cuanto a la N° 6766 denominada "Bonificaciones por el envío de paquetes postales del Ecuador al Exterior", basta anotar la circunstancia de que hay Administraciones que reclaman pagos por servicios prestados a nuestra Administración, hacen más de diez años; y sin embargo, ni se ha pagado, menos ha llegado a incrementarse la partida señalada en el Presupuesto del año anterior. La Dirección de mi cargo ha solicitado oportunamente las transferencias, sin que el dinero hubiere llegado a situarse; el Ministerio conoce que están tramitándose los cobros por vías más apremiantes y que esta morosidad a más de perjudicar al servicio, acarrea el descrédito del Ecuador, por falta de cumplimiento de sus obligaciones. Igualmente se hizo conocer las cantidades que se adeudaban por concepto de indemnizaciones postales, pagos pendientes que con el cuádruplo de la suma fijada por tal concepto (\$ 40.000,00) podría haberse llegado a saldar. Hoy dicha partida 6768 encuéntrase agotada. De la 6760 para pagos a la Panagra, se ha invertido en los cuatro primeros meses, mas de la tercera parte, teniendo en cuenta que se ha cotizado el dólar únicamente a \$ 15,00.

El Ministerio conoce de la carencia de sacos y las malas condiciones en que se encuentran los existentes. La Dirección únicamente ha podido habilitar las dos únicas máquinas cosedoras de que dispone, logrando reparar mas de ochocientas unidades; el presupuesto tampoco fijó asignación alguna para tal servicio. Débese tener presente, por así haber confirmado la práctica que la mayor parte de las pérdidas obedecen al mal estado de los sacos y a la falta de seguridad de los envíos, también por carencia de cierres y precintos. Es conveniente que se atienda a tal necesidad fijando una partida no menor de \$ 60.000,00 para la adquisición de dos mil unidades por lo menos; igualmente debería

asignarse una cantidad específica para la fabricación de precintos y la adquisición de piola.

Esto a grandes rasgos en cuanto se refiere a gastos intitulados "Variables"; de los fijos, en el curso de este informe, se verá la situación irregular y anómala a que han dado lugar.

ESTAFETAS NO TITULARES

La Dirección General compenetrada de la necesidad de organizar eficientemente el Servicio, en todo momento ha venido propugnando la independencia de las 250 Oficinas Postales no titulares, cuyas funciones están desempeñadas por empleados de labores diferentes de las del Correo: sólo así el empleado del Ramo sería efectivo y responsable, consiguiéndose una disciplina y subordinación, indispensables para la marcha positiva de un organismo; las Autoridades encargadas ad-honorem, conceptúan al servicio del correo como una carga llevada de favor o por imposición, no sintiéndose ligados al Ramo. Si bien es verdad que en las frecuentes ocasiones que la Dirección ha solicitado apoyo y sanción para tales empleados, obteniendo la cooperación de los Podres centrales, no deja de ser menos cierto que valores, encomiendas y correspondencia se pierden y extravían por falta de conocimiento de las prácticas postales y en no pocas veces de solvencia de quienes prestan su ayuda al Correo, sin siquiera tener caución para responder de valores y especies que habitualmente cursan por intermedio de ellos. La estrechez presupuestaria no ha permitido obtener un resultado positivo.

CREACION DE OFICINAS POSTALES

Fruto de las jiras realizadas a las Provincias Norteñas, fueron las creaciones de las Estafetas Postales de González Suárez y Eugenio Espejo, del Cantón Otavalo, sin que su creación hubiere significado costo adicional alguno al Fisco, ya que estando éstas situadas en lugares por los que cursa la carretera, no era preciso sino reglamentar a fin de que el Contratista, de acuerdo con las estipulaciones del contrato, proceda a verificar este servicio. Igualmente en el presente año se crearon las Estafetas de Vacas Galindo y García Moreno, del Cantón Cotacachi, con la obligación para la Dirección de suministrar los útiles de escritorio necesarios; por su parte el respectivo Concejo Municipal se obligó, únicamente por el presente año, a erogar las sumas de \$ 30,00 y \$35,00 respectivamente a fin de pagar a los Postillones encargados de llevar las valijas desde Apuela; pero para el próximo período económico, el Presupuesto fiscal deberá tomar en consideración este particular, dotando a las indicadas oficinas como también a las de Chavispamba (Pichincha) y Borbón (Esmeraldas) de la asignación respectiva para útiles de escritorio.

RECLAMACIONES INTERNACIONALES

Dicha Dependencia, dada la trascendencia de sus funciones, ha exigido de mi parte preferente atención. Actualmente el trabajo se ha recargado, dada la situación internacional, y por la censura y retención de piezas postales, originados especialmente por el bloqueo marítimo implantado por Gran Bretaña

en contra de Alemania; y así cartas, encomiendas certificadas, etc., han caído en poder de la censura Británica. El presupuesto de 1936 contempló para esta Sección cinco empleados, pero en los años posteriores se redujo al número de tres. La disminución del personal en esta Sección que exige conocimientos técnicos y amplios y cuya labor es muy delicada, no podía dar un resultado positivo.

GIROS POSTALES

En las jiras realizadas he puesto especial empeño en la verificación del control de cuentas de cada una de las Oficinas visitadas; además la Contraloría y los funcionarios administrativos, frecuentemente efectúan fiscalizaciones emitiendo sus informes. Debe tenerse en cuenta que la movilidad de los valores, en Oficinas de categoría, hace preciso la suspensión de los Jefes en sus actividades durante el tiempo necesario que requiere la fiscalización, a fin de obtener así un control eficiente y seguro, siempre que este provenga de funcionarios que conozcan de las prácticas postales. Durante el presente año y desde el 1º de enero, se reglamentó en el sentido de que todas las Administraciones de Correos habilitadas para vender libranzas, presentaran mensual y directamente sus cuentas a la Contraloría.

REZAGOS Y DEVOLUCIONES

Esta importante Sección había venido a menos en su funcionamiento, en razón de que la estrechez fiscal no permitió la creación del cargo de un Jefe titular del servicio Aéreo Ordinario, habiéndose comisionado estas labores al Jefe de Rezagos y Devoluciones; pero desde el 1º de enero último quedó ya organizada esta Dependencia, habiéndose reexpedido, hasta la presente fecha, un promedio de seiscientas cartas mensuales, obteniéndose, después de largo tiempo de interrupción, los recibos de devoluciones de las diferentes Administraciones del Exterior e Interior.

Cabe observar que las cartas que llegan a rezagos por no haber sido retiradas por los destinatarios, en su mayor parte carecen de los datos del remitente, falta claridad y precisión en los que hacen relación al destinatario. Estos pequeños detalles, en su conjunto, permiten la realización de una labor eficiente. Por intermedio del Boletín del Ministerio del Ramo y en especial por circulares dirigidas a los señores Administradores de Correos de la República, se ha tratado de verificar una propaganda, tendiente a instrucionar sobre estos particulares; pero a decir verdad, esto es una cuestión de cultura, requiriendo que el Estado por intermedio del Ramo respectivo propenda con su ayuda efectiva a la propaganda eficaz para obtener el resultado que se persigue. Otras Naciones han consignado en sus presupuestos partidas especiales a fin de obtener una amplia divulgación de los conocimientos postales y conseguir un rendimiento eficiente.

CORRESPONDENCIA ORDINARIA

Este servicio es uno de los más importantes del Ramo. Por circulares, oficios y especialmente en las jiras realizadas, se ha hecho hincapié en el con-

trol de las respectivas Secciones, instruyendo a los empleados en la aplicación de las prácticas postales y en el aprovechamiento de las rutas de encaminamiento y oficinas de cambio.

Una de las modalidades que se han implantado, de utilidad trascendental para el servicio, es la que se refiere al envío de correspondencia a domicilio. El control frecuente que efectúa la Dirección en la marcha de esta Sección ha traído como resultado el constante cambio del personal que la integra por razones de faltas y deficiencias comprobadas. Esta anomalía proviene principalmente de la situación en que se les ha colocado a estos empleados, con una remuneración sumamente exigua, la que no permite seleccionar elemento honrado, de responsabilidad moral y eficiente. La asignación más alta que fija el Presupuesto es la de \$ 120,00 para el pago de los citados empleados, teniendo en cuenta que el trabajo diurno y nocturno es impropio y pesado. Quito apenas dispone de 14 Carteros, Guayaquil de 13, Ambato, Riobamba y Cuenca, de uno en cada Oficina. Preciso es compenetrarse de la importancia de este servicio para subir las asignaciones y aumentar el personal con el fin de satisfacer las necesidades crecientes que este servicio impone. Considero que reduciendo el personal de valijas y aumentando y mejorando al de Carteros, el servicio sería más eficiente.

También es necesario dotar de los medios de movilización rápido a los Carteros: Quito y Guayaquil apenas disponen en la actualidad de una sola bicicleta; además es conveniente uniformarlos para su mejor presentación en el servicio.

En virtud de que muchas piezas de correspondencia ordinaria quedaban sin ser retiradas, en especial en Quito, esta Dirección dispuso se procediera a la formulación y fijación de listas, a fin de que el público tenga conocimiento; su resultado no se hizo esperar, habiendo en el primer mes de implantado este procedimiento, entregado más de quinientas piezas.

SERVICIO EN LAS PRINCIPALES LINEAS

Para el pago por la conducción de valijas de Durán a Guayaquil y de los vapores a la ciudad indicada y viceversa, el Presupuesto ha fijado la asignación anual de \$ 13.200,00. Habiéndose procedido a sacar a licitación este servicio no se han presentado postores, debido a la exigua cantidad que se asignó. Además es preciso observar que si se dispusiera de los medios necesarios, el correo no sufriría los inconvenientes que se han presentado y han venido registrándose con frecuencia, lo cual perjudica a la rapidez con la que debe funcionar, ya que en el cargue y descargue de valijas se pierde por lo menos una hora y media. La cuadrilla de peones del Ferrocarril del Sur ha prestado su apoyo cuando se ha requerido su auxilio, pero esto en casos muy contados, lo cual demuestra que no existe el suficiente número de hombres que pueda atender este servicio con regularidad y eficiencia.

Contrato Quito—Riobamba.—Fue suscrito el 15 de febrero último, prestando un rendimiento mayor que el anteriormente establecido en dicha línea. Este contrato deja un saldo de \$ 5.200,00 a favor del Fisco; en la partida presupuestaria que se ha fijado con tal objeto consta que, la duración del mencionado contrato es de 2 años.

Contrato: Quito—Tulcán.—Dicho contrato expirará el 19 de agosto próximo, y durante el tiempo anterior se lo ha realizado con regularidad; mas dada esta situación de aproximarse su terminación y en razón de haber subido el valor de repuestos de automóviles en una forma alarmante, así como también por el costo de la gasolina, ha hecho que en estos últimos días no se hubiere observado con todo rigor los itinerarios fijados. Las bases para la licitación en esta línea han sido ya presentadas y en ellas se contempla el correo diario para las cabeceras cantonales de Antonio Ante y Cotacachi, así como también se extiende este servicio para las nuevas estafetas creadas en el cantón Otavalo.

Contrato de Piedras a Loja.—El cálculo presupuestario para cubrir este servicio, no está en conformidad con su verdadero costo. El 29 de marzo último, previo el requisito de licitación, fue suscrito un contrato con el señor Neptalí Ramón Vargas, en una de cuyas cláusulas se obliga el Contratista a efectuar el transporte de 120 arrobas en viaje, con derecho al cobro de un porcentaje equitativo, en caso de excedente. La exigua asignación fijada en \$ 38.440,00, no alcanzó a cubrir este servicio, teniendo en la actualidad un déficit de \$ 7.200,00, sin tomar en cuenta los excedentes anotados.

Línea Cuenca—Loja.—Esta línea no ha podido ser entregada por contrato, en razón de que hace algunos años, por la exiguidad de la asignación presupuestaria, ninguna persona ha deseado comprometerse, ya que el pago no deja utilidad alguna a quien intervenga en el contrato. Por las razones expuestas, mi antecesor, pese a la disposición Presupuestaria no sacó a licitación este contrato, verificando así la Contraloría los pagos hasta la primera quincena de enero último y suspendiéndose desde esa fecha. En vista de tal circunstancia y cumpliendo con lo indicado en tal disposición, este Despacho tiene ya presentadas al Ministerio, las bases, para que sean estudiadas por la Junta de Licitaciones. Quienes conocen esta línea saben que su recorrido mide una distancia de 205 kilómetros, llevándose casi en su totalidad las valijas a lomo de mula, por caminos peligrosos y que en el invierno vuélvense intransitables; teniendo en cuenta que, para el transporte de los dos correos semanales se necesita contar con un personal de nueve individuos y siquiera con diez mulas.

Contrato Sibambe-Cuenca.—Actualmente encuéntrase tramitando la licitación en la mencionada línea, por haber caducado el contrato anterior. En la jira realizada últimamente a las Provincias Australes, pude constatar que el mayor problema a solucionarse y del que depende la eficiencia del servicio y la rápida atención al público, estriba en la regulación del tráfico del Ferrocarril Sibambe-Tambo. Además, esta Dirección conociendo la irregularidad habida en la marcha de dicho Ferrocarril, solicitó la provisión de un kalamazo, pero no fué factible su obtención, por la falta de fondos necesarios.

Línea Guayaquil-Portoviejo.—En vista de la anomalía del servicio de Correos en esta vía, me vi precisado a designar Conductor de Valijas al señor Bolívar Obando, el 31 de agosto último. Al poco tiempo de iniciadas sus actividades, esta Dirección fué sorprendida con un sinnúmero de quejas relacionadas con pérdidas de dinero y subtracciones de todo género, causando marcada desconfianza y verdadera alarma en el público por las pérdidas sufridas. Con la intervención de las autoridades competentes se pudo constatar que uno de los agentes del Contratista Obando era el sindicado de estas infracciones. Por esta razón, en la última jira que realicé a la ciudad de Gua-

yaquil traté de buscar y poner al frente de este servicio a una persona de col-vencia moral y económica que preste al público las suficientes garantías de se-riedad y honradez en su servicio.

Personal a Bordo.—Me referiré al personal designado para el transporte de valijas de Guayaquil a los vapores y viceversa; el Presupuesto ha señalado para este objeto un personal sumamente reducido, cuyo número de ocho no alcanza a cumplir satisfactoriamente con la función de sus cargos, debido a que el servicio es fuerte y recargado. Además, los sueldos asignados para és-tos, según la partida que actualmente rige, es el de \$ 85,00 para cada uno, por lo cual prefieren servir como cargadores particulares, antes que como emplea-dos de correos. Es obvio suponer que, con asignaciones de esta especie, no se podrá jamás realizar una labor segura y normal. Muchas ocasiones el señor Administrador de Correos de Guayaquil, ha tenido que ocupar servicios de empleados de diferentes funciones y contratar por su cuenta cargadores parti-culares para poder efectuar el transporte de valijas según el itinerario fijado; temporadas hay que existen vacantes estos cargos y que no hay quien los acep-te por la escasa remuneración indicada anteriormente.

Postillones.—Estos son los elementos de mayor importancia en el ser-vicio por la clase de trabajo que desempeñan. Ante la insistencia de sus justas reclamaciones, la Dirección de Correos ha interpuesto a su vez las gestiones convenientes a fin de alcanzar un mejoramiento de los escasos sueldos que per-ciben. Hay líneas en las cuales el servicio de correos viene haciéndose a lomo de mula, cubriendo extensos recorridos de kilometraje por páramos helados y llanuras calcinantes, con un esfuerzo supremo digno de una mejor recompen-sa; y, sin embargo, los sueldos de \$ 30,00 y \$ 50,00, se mantienen con la misma asignación fijada desde años atrás. Por varias ocasiones se ha suscita-do el caso de que estos servidores recomiendan a personas particulares interve-nir en su favor para que les sea aceptada la renuncia, teniendo la Dirección que presionarlos para que continúen en el servicio, respaldada quizá en la ga-rantía que tienen rendida. Como simples ejemplos voy a citar los casos de los Postillones de las líneas de Pasaje a Chilla, de Ibarra a La Carolina (\$ 70,00), de Latacunga a Pujilí (\$ 80,00), de Gonzanamá a La Libertad (\$ 25,00), de Gonzanamá a Nambacola (\$ 25,00), de Babahoyo-Pueblo Viejo-Ventanas y Zapotal (\$ 220,00), de Guayaquil a Juián (\$ 90,00), de Santa Isabel a Girón (\$ 85,00), de Catacocha y Celica (\$ 120,00). Los de las poblaciones de Zaruma y Guanazán han solicitado reiteradamente sean nombrados sus reemplazos porque no quieren seguir en los cargos que desem-peñan. La mayoría de los Postillones y, especialmente los de la costa se en-cuentran en esta situación que exige sea contemplada y remediada dentro del menor tiempo posible.

Si la situación expuesta no es posible aliviarla, no cabe hablar de mejo-ramiento para los demás empleados del Ramo, pese a la necesidad de ella y a la justicia que demandan. A pesar de lo dicho, y como anteriormente expuse, sólo a manera de ejemplo, me siento obligado a manifestar que también las oficinas de Santa Rosa, Arenillas, Baños y otras, dado su desarrollo y la enor-me ampliación del servicio, exigen la provisión de un empleado más. Las poblaciones de Mariano Acosta, en Imbabura; de Cazaderos y Federico Páez, en Loja; de Sevilla en Ambato; El Tingo en Cotopaxi; Borrero en Azogues; Alagues en Cotopaxi; Cevallos y Montalvo en Tungurahua y otras tantas más que sería largo enumerar, no pueden disponer de servicio de correo sino

se les asigna una partida específica para atender el pago de los Postillones, en caso de lograr establecer el servicio que reclaman.

A este respecto vuelvo a manifestar a usted que la partida Nº 6768, en el decurso de los cinco primeros meses del año, se encuentra totalmente agotada, sin haberse satisfecho los pagos pendientes por los años anteriores.

Muebles.—La carencia de éstos es una observación general que puede aplicarse a todas las oficinas postales de la República. Actualmente, esta Dirección, se halla tramitando un contrato para la provisión de mobiliario para algunas oficinas.

Útiles.—Como anteriormente manifesté, la partida fijada en el Presupuesto actual, es inferior a la del año anterior, en la suma de \$ 30.000,00. Si razones de índole económica-fiscal obligaron a disminuir la asignación de partidas indispensables con las cuales el Correo había contado anteriormente, es preciso que se procure una nivelación igual a la del citado año anterior, ya que no es posible un aumento. Actualmente, la Dirección se encuentra imposibilitada para poder suministrar todo aquello que necesitan las Administraciones Postales, con carácter de "Indispensable". El señor Ministro del Ramo, en sus visitas a la Dirección General de Correos, ha podido constatar que la bodega no posee ni una sola hoja de papel para atender los reclamos que diariamente se le hacen. Además, es preciso agregar en este capítulo, que la falta de dichos útiles obstaculiza grandemente el desarrollo normal del trabajo, debiéndose subsanar en cualquier forma, la provisión de formularios que de rigor son empleados en las distintas Secciones adscritas al Ramo.

Del cupo fijado, estamos excedidos hasta el mes de Julio y no existe, como anteriormente expuse, ni siquiera una hoja de papel para enviar a las Administraciones provinciales, las que, ante la obligatoriedad del servicio, han tenido que recurrir hasta el humillante caso de pedir apoyo a Entidades de carácter privado, aparte de las erogaciones personales que han tenido que sufragar los empleados para atender sin interrupción el servicio.

SERVICIO INTERNACIONAL

Congreso Postal Universal.—Conforme estuvo anunciado, el 1º de abril del año próximo pasado fué inaugurado el XIº Congreso Postal Universal en la ciudad de Buenos Aires, en el Palacio del Congreso Argentino, por S. E. el Presidente de la República doctor Roberto M. Ortiz. El momento revistió solemnidad, concurriendo especialmente invitados al acto, las principales Autoridades de Gobierno, el Cuerpo Diplomático acreditado en la Argentina y lo más representativo de la sociedad bonaerense.

El discurso de apertura de las actividades del certamen estuvo a cargo del señor doctor Diógenes Taboada, Ministro de lo Interior, quien puso de relieve la verdadera satisfacción que sentía el Gobierno y pueblo argentinos al acoger en un ambiente de paz y tranquilidad a los Delegados de todos los países adheridos a la Unión Postal Universal. Terminó desando que la actuación del Congreso sea de fructífera labor, para el perfeccionamiento de los ser-

vicios postales; discurso al cual el doctor Karl Orth, Decano del Congreso, respondió en término también muy conceptuosos.

Acto continuo, su Excelencia el Presidente de la República Argentina, en breves palabras, declaró inaugurado el XIº Congreso de la Unión Postal Universal augurándole éxito en sus labores y manifestando que formulaba votos "porque el acierto y la eficiencia presidan sus deliberaciones y que el ejemplo de los Delegados que vienen de todas las Regiones de la tierra, en un afán de superación, por la confraternidad, por la convivencia y por la unión espiritual de todos los países, sea un verdadero ejemplo para la tranquilidad de los espíritus en el mundo entero".

En el decurso de las sesiones se discutieron y aprobaron las siguientes proposiciones:

CONVENCION PRINCIPAL:

	De El Cairo Frs. oro	De Buenos Aires Frs. oro
Art. 34.—Reducción de tasas		
Comparación:		
Cartas: por los primeros 20 gramos o fracción	0,25	0,20
Por cada 20 gramos subsiguientes o fracción	0,15	0,12
Tarjetas postales: sencillas	0,15	0,12
Tarjetas postales: con respuesta pagada	0,30	0,24
Papeles de negocio: por los primeros 50 gramos o fracción	0,05	0,04
Porte mínimo	0,25	0,20
Impresos: por cada 50 gramos o fracción	0,05	0,04
Impresiones en relieves para ciegos: por cada 1.000 gramos o fracción	0,03	0,02
(Aumentados 2 kg. más, es decir con un límite de 7 kgs.)		
Muestras de comercio: por cada 50 gramos o fracción	0,05	0,04
Porte mínimo	0,10	0,08
Pequeños paquetes: por cada 50 grs. o fracción	0,10	0,08
Porte mínimo	0,50	0,40

Como se notará, comparando el cupo de las tasas señaladas en el Congreso de El Cairo con las del de Buenos Aires, la reducción es notable con lo que vendrá como consecuencia la disminución de los portes de franqueo en todos los países de la Unión Postal Universal, a partir del 1º de julio próximo, fecha señalada para entrar en vigor esta nueva disposición.

En concordancia con la reducción establecida, el Art. 2º del Protocolo final de la Convención señala las siguientes rebajas:

	Convención de El Cairo Frs. oro	Convención de Buenos Aires Frs. oro
Límites Inferiores.		
Cartas, primera fracción	0,20	0,16
Por fracción suplementaria	0,12	0,096
Tarjetas postales sencillas	0,12	0,096
Con respuesta pagada	0,24	0,192
Papeles de negocios (cada 50 grs.)	0,04	0,032
Porte mínimo	0,20	0,16
Impresos (cada 50 grs.)	0,04	0,032
Impresos en relieve para ciegos (cada 1.000 grms.)	0,024	0,016
Muestras de comercio (cada 50 grms.)	0,04	0,032
Porte mínimo	0,08	0,064
Pequeños paquetes (cada 50 grms.)	0,08	0,064
Porte mínimo	0,40	0,32

Límites Superiores.

Cartas, primera fracción	0,35	0,28
Por fracción suplementaria	0,21	0,168
Tarjetas postales sencillas	0,21	0,168
Con respuesta pagada	0,42	0,336
Papeles de negocio (cada 50 grms.)	0,07	0,056
Porte mínimo	0,35	0,28
Impresos (cada 50 grms.)	0,07	0,056
Impresos en relieve para ciegos (cada 1.000 grms.)	0,042	0,028
Muestras de comercio (cada 50 grms.)	0,07	0,056
Porte mínimo	0,14	0,112
Pequeños paquetes (cada 50 grms.)	0,14	0,112
Porte mínimo	0,70	0,56

Finalmente, cábeme indicar que el Ecuador al señalar sus tarifas de correspondencia, ha venido ateniéndose al régimen de "Límites Inferiores" con el fin de facilitar el franqueo a un precio más bajo y que, por consiguiente, una vez que entren en vigencia las rebajas acordadas, habrá que efectuar en nuestro país un reajuste de las tarifas postales de correspondencia.

El Fonopost.—A propuesta de la Delegación Argentina se creó una nueva categoría de correspondencia, cual es el Fonopost. Para implantar este nuevo sistema, la citada Delegación, en la exposición de motivos correspondiente, expresó entre otras cosas que, aun cuando no es un nuevo procedimiento técnico de comunicación, este facilitará grandemente a analfabetos, niños, ciegos y enfermos que en ciertas circunstancias estén impedidos de comunicarse telefónicamente a larga distancia, sirviendo, además, de auxiliar a la justicia en sus diligencias.

El Ecuador tomará parte en esta nueva modalidad acordada, para lo que aceptará y despachará discos de fonopost.

En la fijación de tasas, al fonopost se ha señalado 15 céntimos de francos oro por los primeros 20 gramos o fracción, y 10 céntimos de franco oro

por cada 20 gramos o fracción sucesivos, con un límite de peso de 60 gramos por envío y una capacidad de volumen de 60 centímetros cúbicos, sin que la mayor dimensión sea superior a 26 centímetros.

En los regímenes básicos de franqueo denominados "Límites Inferiores y Superiores", se ha señalado el franqueo del "Fonopost", en lo siguiente:

Límite Inferior:

Por los primeros 20 gramos o fracción	0,12	Fr. Oro
Por cada 20 gramos o fracción sucesivos	0,08	

Límite Superior:

Por los primeros 20 gramos o fracción.....	0,21
Por cada 20 gramos o fracción sucesivos	0,14

Con relación a la fijación de tasas, el valor del cupón-respuesta internacional ha sido rebajado en 7 céntimos de su costo anterior de 35 céntimos, conforme lo estatuye el numeral 2º del Art. 50 de la Convención principal. En consecuencia, el valor señalado será el de 28 céntimos de franco oro.

En el numeral 2º de la letra e) del Art. 46 de la Convención en referencia, que trata de los objetos prohibidos de curso por el correo, se ha incluido a los parásitos y a los destructores de insectos nocivos, salvo el caso de que éstos y aquellos sean cambiados entre las instituciones oficialmente reconocidas cuya labor sea científica.

En el arreglo de Paquetes Postales del Congreso de Buenos Aires se ha añadido una nueva categoría de peso para el despacho de las encomiendas internacionales, siendo ésta la de 3 kilos, categoría que no ha existido hasta ahora, fijándose, en consecuencia los precios de costo tanto en el transporte terrestre como en el marítimo y, conjuntamente, en la extensión de responsabilidades por pérdidas, la indemnización de 15, francos oro por cada paquete.

Estas son las principales innovaciones que se han introducido en el sistema postal universal y que atañen directamente a nuestro servicio.

PROXIMO CONGRESO POSTAL AMERICO—ESPAÑOL

El IV Congreso de la Unión Postal de las Américas y España celebrado en Panamá, en 1936, resolvió en su sesión de clausura del día 22 de diciembre que el próximo Congreso debe realizarse en el año 1941 en la ciudad de Río de Janeiro, sede que fue votada por aclamación, como expresión unánime de consideración y afecto merecidos por los Estados Unidos del Brasil.

El señor Director de la Oficina Internacional de la Unión mencionada, en Montevideo, ha recordado con la oportunidad necesaria la realización de este evento, para que las Administraciones preparen y estudien los trabajos que han de presentar al seno del certamen en cuestión, con toda anticipación.

El Ecuador tiene el más vivo afán de concurrir con su aporte de innovaciones al susodicho Congreso, pero es el caso que la Delegación que lo represente debe estar empapada de los problemas postales y que su designación se la efectúe anticipadamente, tal como lo aconseja la experiencia y la opinión de los Delegados ecuatorianos al último Congreso Postal Universal, ajenos al correo, quienes en el informe que enviaron, decían, entre otras cosas:

"Cuando se propuso esta Representación al infrascripto Ministro (el señor Francisco Guarderas que se encuentra acreditado en la Argentina), manifestó la conveniencia de que ella recayera en personas especializadas en el Ramo de Correos. Aceptó, sin embargo la Jefatura de la Delegación, porque, más fuerte que la convicción de esta necesidad, era su deseo de ser útil al país. Queda al criterio del Gobierno el juzgar sobre la competencia con que uno y otro hayan procedido. De todos modos después de haber pasado por la experiencia sólo resta confirmar la primitiva indicación, o sea la de la necesidad de confiar estas Delegaciones a un personal técnico, especializado en las diversas ramas del servicio postal. Bastaría recorrer la lista de las Delegaciones, para apreciar la importancia que otros Gobiernos reconocen a esta clase de reuniones. Ahí figuran, por parte de Alemania el Director del Ministerio de Correos, por los Estados Unidos el Director del Servicio Postal Internacional, por Bélgica el Director General de Correos, por el Canadá el sub-Ministro de Correos, por Francia un Consejero de Estado Director de la Explotación Postal, etc., etc., sin contar con que además formaron parte los Directores del "Bureau International de Berna". Puede, pues, asegurarse que a estos Congresos concurren las primeras Autoridades del mundo, en materia postal. Es, por tanto, indispensable que en el futuro se tenga presente esta necesidad".

"Convendría asimismo que para el próximo Congreso Postal se hicieran los nombramientos de Delegados, con mucha anticipación a fin de que pudieran conocer ampliamente las proposiciones de las otras Administraciones. Aquello de que este Congreso conociera de más de mil proposiciones da la idea clara de la necesidad de un estudio previo, detenido".

SERVICIO AEREO INTERNACIONAL

La correspondencia para Europa y los otros Continentes que expedía el Ecuador destinada a cursar por la vía del aire, era enviada a Santiago de Chile por la ruta de la Panagra para ser conectada por los aviones de la "Syndicato Cóndor Air Service", los que efectuaban sus vuelos hasta Natal (Brasil), de donde recogían las valijas de correspondencia los aviones de la Lufthansa haciendo su recorrido hasta Frankfurt (Alemania). Oficina que se encargaba de su distribución posterior. La duración del transporte se verificaba en siete días, pues salían del Ecuador los días viernes para llegar a Europa los días jueves.

Con motivo del rompimiento de hostilidades entre los países beligerantes de Europa, el servicio de que hablo quedó paralizado, es decir, cancelado.

La Administración de los Estados Unidos de Norte América, en agosto último inició la conducción de valijas aéreas cruzando el Atlántico, para

lo que utiliza los aviones de la "Transatlantic Air Service", hasta las Azores en Portugal, con una duración de dos días de viaje. Invitada la Administración ecuatoriana para que hiciera uso de este nuevo servicio, aceptó inmediatamente e inició sus despachos desde el 1º de octubre último.

El costo de un kilogramo de correspondencia aérea desde Nueva York hasta Europa, es el de 83,60 francos oro, o sean 27,31 dólares, precio éste mucho menor que el que se satisfacía a la Syndicato Cóndor, causa por la cual es preferida la vía de Nueva York, a más de tener un día de ventaja en su recorrido con respecto a la ruta de Chile.

La recaudación de las sobretasas consiguientes para abonar la conducción de correspondencia por la "Transatlantic Air Service", se obtuvo mediante la expedición del Decreto Ejecutivo Nº 24, de 19 de setiembre del año pasado, previa la exposición de motivos que formuló este Despacho.

OBLIGACIONES INTERNACIONALES

Bonificaciones.—Durante el año de 1939 ingresaron a las arcas fiscales 12.302,34 dólares en concepto de bonificaciones, una vez liquidado el intercambio de paquetes postales habido con los siguientes países y en los períodos de tiempo a que se refieren dichas recaudaciones que a continuación se expresa:

Alemania, por el año 1938	4.461,98	dólares
Estados Unidos, 1er. trimestre de 1938	1.183,71	"
Estados Unidos, 2º trimestre de 1938	1.536,12	"
Estados Unidos, 3er. trimestre de 1938	1.045,37	"
Perú, por los años 1932 a 1937	2.907,00	"
Perú, por el año de 1938	331,02	"
Japón, por el año de 1938	280,72	"
Bélgica, 1er trimestre de 1939	79,97	"
Bélgica, 2º trimestre de 1939	65,67	"
Brasil, por el año de 1937	34,81	"
Brasil por el año de 1938	9,68	"

Por canje de cupones-respuesta:

Alemania, por el año de 1938	80,50	"
Estados Unidos, por el año de 1938	31,79	"
Reembolso del transporte de Panamá a Guayaquil de paquetes postales efectuado por la Pacific Steam Navigation Company, durante los años de 1935 a 1937, y que indebidamente la citada Compañía ha cobrado al Correo ecuatoriano por intermedio de la Oficina de Transbordos de Panamá, por cuyo motivo se efectuaron las consiguientes gestiones ante el Correo inglés para que sea reintegrada la suma de	254,00	"

SUMAN 12.302,34 dólares

Así como el correo ecuatoriano es acreedor con algunos países, así también con otros es deudor, esto es de acuerdo con el movimiento de importación y exportación de paquetes postales.

De conformidad con este principio, el Ecuador adeuda los siguientes valores a los países que a continuación se indican:

	Francos oro
Gran Bretaña, por los años de 1936/1938	16.357,18
Francia, por el año de 1938	4.273,03
Italia, por el año de 1938	52,58
Canadá, por el año de 1938	132,90
Argentina, por el año de 1938	2.051,95
Chile, por el año de 1938	2.109,65
Panamá, por los años de 1936/1938	2.009,76
Bolivia, por los años de 1935/1938	2.890,95
Venezuela, por los años 1936/1938	2.801,15
Colombia, por los años de 1936/1938	586,05
Curacao, por los años de 1936/1938	194,65
Uruguay, por los años de 1936/1938	48,55
Paraguay, por los años de 1936/1938	3.117,75
Costa Rica, por los años de 1936/1937	1.068,50
Suma.....	<u>37.694,65</u>

Esta suma de 37.694,65 francos oro equivalen a la cantidad de \$ 12.314,49 oro americano, al cambio establecido de 3,061 francos oro por dólar. En el afán de satisfacer algunos de estos créditos, la Dirección de mi cargo efectuó, oportunamente, las gestiones necesarias, habiendo obtenido de la Contraloría General la expedición de los respectivos Acuerdos de transferencia, sin lograr que los enunciados acuerdos fueran despachados por la Dirección del Tesoro para realizar la cancelación de esos créditos.

No se alcanza a columbrar la razón que haya asistido a la Dirección del Tesoro, para no tramitar esas solicitudes de pago, toda vez que es entendido que los dineros provenientes del franqueo de paquetes postales, para hacer frente a los gastos que demandan su transporte, hubieron de ingresar al Fisco. En esos valores estuvieron incluidas las bonificaciones que se adeudan y que a su vez, se descomponen en derechos terrestres, derechos marítimos, sobretasas terminales para los países de destino, etc., como acreedores.

Próximamente, esta Dirección formulará una nueva petición de fondos con el fin de abonar los créditos aludidos, abrigando la esperanza de que en esta ocasión dicha solicitud sea atendida favorablemente.

SOSTENIMIENTO DE OFICINAS INTERNACIONALES

El Ecuador forma parte de la Unión Postal Universal y de la Unión Postal de las Américas y España, organismos que mantienen sus Oficinas directivas en Berna y Montevideo, respectivamente. De acuerdo con las estipulaciones establecidas en los convenios de las susodichas agrupaciones, cada país componente debe adoptar, para su sostenimiento, una cuota de acuerdo con la categoría a que pertenece. Nuestro país está catalogado en la sexta categoría

en la Unión Postal Universal y en la de las Américas y España en la tercera categoría.

Cada Oficina Internacional, anualmente, fija la cuota a retribuirse por cada país componente, de conformidad con la categoría a que pertenece.

Por el concepto antedicho nuestro país adeuda los siguientes valores:

A la Oficina Internacional de Berna, por las cuotas contributivas correspondientes a los años de 1938 y 1939, en francos suizos, la suma de	2.714,05
A la Oficina Internacional de Montevideo, por las cuotas contributivas correspondientes a los años 1936 1938, en pesos uruguayos, la suma de	2.150,53

Las solicitudes de pago para cancelar estos créditos, han corrido la misma suerte que las de bonificaciones.

SOSTENIMIENTO DE LA OFICINA DE TRASBORDOS DE PANAMA

Es fuerte la deuda del Gobierno por este concepto a la Dirección General de Correos de Panamá, pues, según liquidación hecha a ese Ministerio, asciende a la suma de 7.510,17 dólares oro americano, por servicios prestados desde el cuarto trimestre de 1937 hasta el cuarto trimestre del año 1939, inclusive.

La gestión diplomática de Panamá ha intervenido ante nuestro Gobierno, para ver de conseguir la cancelación del citado crédito, ya que la Dirección de Correos de Panamá no cuenta con fondos para continuar sosteniendo la Oficina Internacional de Traslados, sin haberse obtenido, hasta la fecha, que el Gobierno satisfaga este compromiso, que merece ser atendido de preferencia.

Para terminar este capítulo, séame permitido expresar que las obligaciones internacionales son tan delicadas por su naturaleza que es preciso que el Gobierno se preocupe hondamente de su atención preferente, ya que de otra suerte el buen nombre del país sufrirá desconfianza cayendo en el descrédito, circunstancia que a todo trance debe evitarse.

ESTADISTICA

Del 16 de octubre al 12 de noviembre del año pasado, tuvo lugar el período estadístico internacional, cuyos datos aceptados por las Administraciones Extranjeras sirven de base para la fijación de las cantidades que debe cubrir nuestra Administración por sus despachos. Teniendo en cuenta la importancia de esta labor, hube de trasladarme en el mes de Octubre a la ciudad de Guayaquil, a fin de comprobar personalmente las labores concernientes a este período.

Línea "Pan América Grace Airways Inc."—En concepto de sobretasas, en el año pasado se ha recaudado la suma de \$ 685.699,55 por envíos de co-

respondencia ordinaria, y la suma de \$ 129.440,99 por certificados; habiéndose despachado un total de un millón novecientos noventa mil quinientos cuarenta y tres gramos de peso, dando un monto total de recaudación de \$ 815.140,54, habiéndose abonado a la Panagra la suma de \$ 795.451,73; quedando por lo tanto a favor del Fisco la diferencia de \$ 17.128,43.

La vía Cóndor (Despachos a Europa por Chile) desde agosto del año pasado fué suprimida, razón por la cual el despacho de 33.493 gramos que cursaron por ella, alcanzó en su porte a la suma de \$ 28.623,45; datos que sólo corresponden a los ocho primeros meses.

Suprimida la línea anterior se aprovechó de la Trasatlántica, cuya utilización comenzó en el mes de octubre, dándole en cuatro meses un rendimiento por valor de \$ 27.653,00 que corresponden a 24.045 gramos. Debe tenerse presente que las cuentas previa la verificación de los pagos, de estas dos últimas no se hallan totalmente liquidadas.

La correspondencia que cursa por la Sedta, según datos del año pasado, referentes únicamente a los despachos de Quito a Guayaquil, arroja la suma de \$ 11.841,55, por un peso de 90.950 gramos; dato completo del movimiento de correos por esta línea, no ha sido posible obtenerla al tiempo de extender este informe.

En concepto de aforo de paquetes postales se ha percibido la suma de \$ 2'490.403,68, durante el año pasado: correspondiendo el 54% de estas recaudaciones a la Administración de Guayaquil, el 37% a la de Quito, el 5% a la de Cuenca y el 4% restante a las Oficinas de aforo de Loja, Riobamba, Ambato, Esmeraldas, Manta y Bahía de Caráquez. De los envíos de paquetes postales, por su origen, el 44% corresponde a los Estados Unidos, el 21% a Alemania, el 10% a Francia y el 3% aproximadamente a Inglaterra y Japón. Cabe observar que el 1,55% de los paquetes postales ingresados han sido liberados de pagos de derechos de Aduana.

A la suma señalada debe añadirse la cantidad de \$ 42.501,28 por derecho de aforo de encomiendas certificadas y de paquetes remitidos por correo aéreo, rindiendo el total en el año pasado \$ 2'540.567,83. Debe tenerse en cuenta que estos envíos desde su origen hasta la entrega al destinatario llevan el carácter postal; y por lo mismo, los ingresos fijados son menores que los reales, ya que no se ha tomado en cuenta las cantidades que ingresan por el concepto expresado, para el cálculo de los ingresos propios del servicio postal.

A los datos indicados anteriormente débese añadir que en concepto de derechos de exportación se ha percibido la suma de \$ 139.352,77, impuestos recaudados sobre un monto de mercaderías que ascienden a \$ 1'464.131,01 según declaraciones formuladas por los expedidores en el momento de depositar sus envíos en las antedichas Secciones.

La parte de la estadística de mayor importancia para el servicio, es la referente al movimiento de los objetos de correspondencia en el interior de la República; desgraciadamente es preciso observar que los datos alcanzados en lo que a esta parte se refiere, no tienen una precisión matemática, tanto por la falta de especialización de los empleados dedicados a los trabajos en cuestión, como principalmente por existir más del 50% de Oficinas que no son titula-

res, servidas por Tenientes Políticos, Telefonistas y Telegrafistas, quienes por la naturaleza de sus funciones y la alternabilidad en sus cargos, no prestan la importancia debida, ni envían los datos con la exactitud requerida, que permita formar una estadística completa y segura. Estas son las razones por las cuales en los Cuadros estadísticos difieren los datos de recepción y expedición, en el servicio interno, acusando diferencias. Los datos más salientes del movimiento interno, los consignaré sumariamente: dineros cursados intercambiados entre las Oficinas Postales \$ 42'723.278.45 valores declarados por la suma de \$ 10'395.482.64—valijas despachadas en el interior 397.173—Para el exterior 19.780 y del exterior 22.400—número de piezas certificadas cursadas en el interior 318.785—Recibidas del exterior 79.799—Despachadas al exterior 57.052—Como ampliación a los datos estadísticos consignados, acompaño en 7 fojas útiles los estados demostrativos del movimiento habido en las Oficinas de la República.

He querido presentar a grandes rasgos las características del movimiento de las Oficinas de Correos de la República y la posición de nuestro servicio postal frente a las Administraciones del Exterior, procurando destacar la circunstancia de estrechez económica que desgraciadamente afecta a la totalidad de las Dependencias del Ramo, con el sincero deseo de que los Poderes Públicos, en acción conjunta, procuren remediar la aflictiva situación imperante; pues, a mi juicio en el servicio de correos se refleja, con absoluta fidelidad, el estado de progreso o atraso que afrontan los pueblos y el Ecuador, por muchos conceptos y por las posibilidades de que dispone, muy merecido tiene que su Institución Postal ocupe el sitio de honor que le corresponde en el concierto de las Naciones más cultas y civilizadas.

De Ud. atentamente,

(f.) CESAR DAVALOS,
Director General de Correos.

**Correspondencia Aérea expedida al exterior, por las líneas de
La Pan American Grace Airways Inc. durante el año 1939**

PESOS BRUTOS EN GRAMOS

G R U P O S

MESES		B	C	D	E	F	G	TOTALES
Enero	19 389	8.958	19.123	--	4 811	97 507	45	149.833
Febrero.....	14.805	8.707	17.781	--	4.645	91 822	37	140.797
Marzo.....	18.051	10.161	18.390	--	6 337	106.856	68	159.763
Abril.....	13 761	10.369	14 659	--	5.814	114 079	48	158.730
Mayo.....	17.913	9 484	23.630	--	5 571	113.584	22	170.204
Junio.....	18.081	9.209	17.765	--	5.536	104 877	15	155.483
Julio.....	17.246	10.613	23.065	--	6.814	130.543	28	188.309
Agosto.....	17.187	10.328	19.064	--	6.437	121.650	10	174.676
Setiembre.....	16.454	12 125	14 944	--	7.368	122 297	--	173.183
Octubre.....	16.670	10.931	16.397	--	5.817	117.705	--	167.520
Noviembre.....	19 565	9.872	16.782	10	7.427	111 875	10	165.541
Diciembre.....	17.053	12.233	15.734	--	10.139	131.340	--	186.490
	206.175	122.990	217.234	10	76.716	1'367.135	283	1'990.543

GRUPOS	Pesos en Kg.	El Kg. a razón de	Valores abonados a la Panagra	Cambio del dólar	SUCRES
A	53.288	\$ 12.16	\$ 647.98	\$ 16.00	10.367.68
+ A	152.887	12.16	1.859.11	14.40	26.771.18
B	33.036	15.22	502.81	16.00	8.044.96
+ B	89.954	15.22	1.369.10	14.40	19.715.04
C	48.913	25.35	1.239.94	16.00	19.839.04
+ C	168.321	25.35	4.266.94	14.40	61.443.94
D	10	29.00	0.29	16.00	4.64
E	23.383	28.42	664.54	16.00	10.632.64
+ E	53.333	28.42	1.515.72	14.40	21.826.37
F	360.920	30.43	10.982.80	16.00	175.724.80
+ F	1'006.215	30.43	30.619.12	14.40	440.915.33
G	10	40.57	0.41	16.00	6.56
+ G	273	40.57	11.08	14.40	159.55
	1'990.543		\$ 53.679.81		795.451.73

+ Cifras correspondientes a los meses de Enero a Setiembre.

B A L A N C E

Valor recaudado. Formulario 121.....		\$/ 815 140.51
" " "Via Cóndor".....		28.623.45
" " "Via Trasatlántica".....		27.653.00
Valor abonado a la Panagra.....	\$ 795 451.73	
Saldo a favor del Fisco.....	75.965.26	
	<u>\$ 871.416.99</u>	<u>\$ 871.416.99</u>

"VIA CONDOR"

CUADRO No 2

Correspondencia aérea expedida con destino a Europa por la vía Cóndor de Santiago de Chile.--Año 1939

Pesos brutos.-- Gramos

Gquil. Quito		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Totales
Cartas certificadas		576	546	688	1.202	793	765	593	415	5.508
" ordinarias		177	294	214	275	332	23	122	661	2.098
" certificadas		434	413	381	417	374	624	866	304	3.813
" ordinarias		2.616	2.437	2.739	3.538	3.286	3.016	2.364	2.008	22.004
		3.803	3.690	4.022	5.432	4.785	4.428	3.945	3.388	33.493

Portes de Correos

Gquil. Quito		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Totales
Cartas certificadas	S/	676,50	S/ 663,65	S/ 815,70	S/ 1.413,90	S/ 937,00	S/ 939,00	S/ 728,90	S/ 428,70	S/ 6.603,35
" ordinarias		126,00	240,00	186,00	276,00	330,00	138,00	732,00	678,00	2.706,00
" certificados		270,50	354,00	356,00	271,50	322,50	676,90	813,90	390,80	3.456,10
" ordinarias		1.938,00	1.686,00	2.034,00	2.124,00	2.022,00	2.280,00	2.058,00	1.716,00	15.858,00
		3.011,00	2.943,65	3.391,70	4.085,40	3.611,50	4.033,90	4.332,80	3.213,50	28.623,45

"VIA TRASATLANTICA"

Correspondencia aérea expedida con destino a Europa por Vía Trasatlántica de EE. UU. -- Año 1939

Peso bruto en gramos

Portes de correos cobrados

Gquil. Quito		Octubre	Novbre.	Dcbre.	Totales	Octubre	Novbre.	Dcbre.	Totales
Cartas certificadas		972	789	1.300	3.061	S/ 1.308,90	S/ 999,60	S/ 1.640,75	S/ 3.949,25
" ordinarias		4.047	2.464	3.914	10.425	4.335,70	2.713,30	4.305,20	11.354,20
" certificadas		545	521	788	1.855	622,30	549,55	847,30	2.019,15
" ordinarias		2.402	2.890	3.412	8.704	2.893,20	3.389,90	4.047,30	10.330,40
		7.967	6.664	9.414	24.045	9.160,10	7.652,35	10.840,55	27.653,00

TOTAL RECAUDADO {
 Vía Cóndor. S/ 28.623,45
 Vía Trasatlántico. 27.653,00
 S/ 56.276,45

Correspondencia aérea movida en el Interior de la República durante 1939...

M E S E S	Valijas	No de cartas	Peso neto gramos	Peso bruto gramos	P O R T E S
DE QUITO A GUAYAQUIL					
Enero	14	533	4.206	4.351	S/ 716,86
Febrero	12	355	2.936	3.214	424,55
Marzo	13	473	3.945	4.195	512,85
Abril	13	584	5.579	5.923	791,10
Mayo	18	604	5.654	5.903	766,80
Junio	15	683	5.985	6.375	838,50
Julio	17	791	6.055	6.225	859,35
Agosto	25	901	16.103	16.288	2.093,39
Setiembre	15	774	7.561	7.640	982,98
Octubre	16	912	9.468	9.969	1.230,84
Noviembre	14	815	8.674	8.945	1.125,69
Diciembre	13	811	11.528	11.922	1.498,64
SUMAN	185	8.236	87.694	90.950	S/ 11.841,55
DE QUITO A MANTA					
Mayo	2	8	30	45	S 3,90
Junio	1	3	10	15	1,30
Julio	2	6	22	35	2,86
Agosto	6	59	429	485	55,77
Setiembre	2	28	255	275	33,15
Octubre	5	32	139	173	18,07
Noviembre	4	28	208	234	27,04
Diciembre	5	33	247	292	32,11
	27	197	1.340	1.554	S 174,20
DE QUITO A ESMERALDAS					
Mayo	2	15	103	115	S 13,39
Junio	1	2	10	15	1,30
Julio	2	15	59	93	9,32
Agosto	6	91	550	685	71,50
Setiembre	3	59	350	395	45,50
Octubre	1	13	60	70	7,80
	15	195	1.132	1.373	S/ 148,81
DE QUITO A SALINAS					
Junio	1	8	33	40	S 4,29
Julio	1	2	10	15	1,30
Agosto	5	20	165	200	21,40
Setiembre	2	8	35	49	4,55
	9	38	243	304	S/ 31,54
DE QUITO A CUENCA					
Agosto	4	4	20	39	S 2,60
Setiembre	1	3	12	17	1,56
Noviembre	4	5	27	68	4,29
Diciembre	1	9	96	123	12,48
	10	21	155	247	S/ 20,93
R E S U M E N:					
A Guayaquil	185	8.236	87.694	90.950	S/ 11.841,55
" Manta	27	197	1.340	1.554	174,20
" Esmeraldas	15	195	1.132	1.373	148,81
" Salinas	9	38	243	304	31,54
" Cuenca	10	21	155	247	20,93
TOTALES	246	8.687	90.564	94.428	S/ 12.217,03

Paquetes Postales recibidos durante el año 1939

Quito.....	8.932
Guayaquil.....	22.593
Loja.....	145
Cuenca.....	1.515
Esmeraldas.....	27
Riobamba.....	109
Ambato.....	243
Manta.....	235
Bahia.....	83
TOTAL.....	33.838

Paquetes Postales reexpedidos al Exterior durante 1939

Quito.....	85
Guayaquil.....	123
Cuenca.....	6
Manta.....	27
TOTAL.....	241

Paquetes Postales remitidos a otras Oficinas para su aforo en ellas, durante 1939

De la Oficina de	A la Oficina de	No de paquetes
Quito.....	Ambato.....	203
".....	Riobamba.....	36
".....	Cuenca.....	13
".....	Guayaquil.....	18
Cuenca.....	".....	4
".....	Loja.....	1
".....	Ambato.....	1
Ambato.....	Quito.....	3
Manta.....	Bahia.....	1
Bahia.....	Guayaquil.....	1
	SUMAN.....	281

Paquetes Postales en tránsito por Guayaquil para otras Oficinas de la República durante 1939

TRANSITO DIRECTO

TRANSITO INDIRECTO

De	a	Paquetes	De	a	Paquetes
Guayaquil	Cuenca.....	1.567	Guayaquil	Quito.....	73
"	Quito.....	969	"	Galápagos.....	15
"	Ambato.....	74	"	Ambato.....	2
"	Riobamba.....	66	"	Esmeraldas ..	1
"	Loja.....	143	"	Riobamba.....	35
"	Manta.....	165	"	Bahia.....	1
"	Esmeraldas ..	30	"	Loja.....	5
"	Bahia.....	58			
	SUMAN	3.072		SUMAN.....	132

Paquetes Postales aforados durante el año de 1939

OFICINA AFORADORA	Número de paquetes	Derechos cobrados
Quito.....	8.827	S/ 932.473,06
Guayaquil.....	15.435	1'367.938 61
Cuenca.....	1 586	137.621,36
Loja.....	95	6.832,61
Riobamba.....	7.979	11.482,81
Ambato.....	166	17.328,49
Esmeraldas.....	15	346,08
Manta.....	191	12.299,92
Bahía de Caráquez.....	76	4.080,74
SUMAN.....	26.470	S/ 2'490.403,68

Países de Origen de los Paquetes Postales aforados durante el año de 1939

PROCEDENCIA	No de paquetes
Alemania.....	5.717
Argentina.....	327
Austria.....	1
Bélgica.....	309
Brasil.....	73
Bolivia.....	37
Colombia.....	202
Curazao.....	17
Canadá.....	42
Canal Zone.....	146
Costa Rica.....	72
Cuba.....	16
Colonias inglesas.....	37
Chile.....	54
Checoslovaquia.....	242
China.....	1
Dinamarca.....	9
EE. UU. de América.....	11.836
Egipto.....	1
El Salvador.....	5
España.....	5
Ecuador.....	125
Francia.....	2.708
Filipinas.....	1
Guatemala.....	67
Holanda.....	228
Hungría.....	1
Inglaterra.....	881
Italia.....	671
Japón.....	411
México.....	86
Nicaragua.....	6
Panamá.....	1.028
Polonia.....	1
Perú.....	550
República Dominicana.....	1
Rumania.....	19
Suiza.....	471
Suecia.....	10
Siria.....	2
Uruguay.....	2
Venezuela.....	49
SUMAN.....	26.470

Paquetes Postales Certificados Aforados durante el año de 1939

OFICINA DE AFORO	Número de Paquetes	Derechos
Quito	762	S/ 8.214,29
Guayaquil	3.351	30.784,52
Ambato	4	99,93
Loja	4	132,76
Cuenca	79	2.405,51
Esmeraldas	23	765,57
Manta	11	98,70
SUMAN	4.234	S/ 42.501,28

Países de origen de los Paquetes Postales certificados aforados durante el año 1939

PROCEDENCIA	PAQUETES	PROCEDENCIA	PAQUETES
Alemania	1.515	Francia	299
Argentina	33	Finlandia	1
Austria	2	Holanda	44
Bélgica	10	Hungría	11
Brasil	34	Inglaterra	60
Bolivia	14	Italia	110
Colombia	31	Japón	1.007
Curazao	6	Libano	3
Canadá	1	México	14
Canal Zone	2	Nicaragua	1
Cuba	25	Panamá	48
Chile	52	Polonia	5
Checoslovaquia	19	Peru	51
China	5	Portugal	9
Dinamarca	4	Paraguay	2
Estados Unidos	599	Servia	3
España	16	Suecia	7
Ecuador	27	Suiza	158
		Siria	1
		Uruguay	1
		Venezuela	1

TOTAL: 4.234 Paquetes

Exportación de Paquetes postales durante 1939. -- Despachos directos

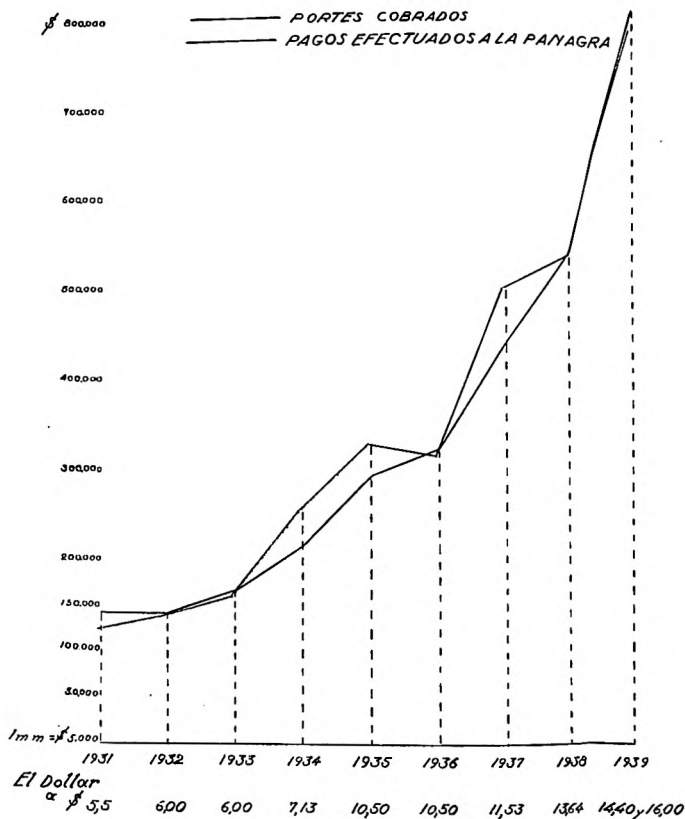
Oficina Remitente	Paquetes	Peso en kilos	Valor declarado	Portes
Quito	661	4.949,41	S. 130.020,86	S. 15.871,87
Guayaquil	1.943	12.349,11	490.419,51	53.424,85
Esmeraldas	8	43,00	169,25	300,91
Manta	181	584,33	7.188,75	4.157,03
Bahía de Caráquez	7	18,30	3.880,12	290,30
Suman	2.800	17.944,15	S. 631.678,49	S. 74.044,96

Exportación de Paquetes postales durante 1939. -- Despachos Vía Guayaquil

Oficina Remitente	Paquetes	Peso en kilos	Valor declarado	Portes
Quito	2	2,25	S. 156,00	S. 47,55
Manta	20	47,40	11.836,84	439,07
Loja	3	10,45	161,40	63,62
Cuenca	2.052	18.057,175	801.759,78	62.254,84
Ambato	18	28,48	535,00	232,89
Riobamba	131	597,20	18.003,50	2.269,84
Suman	2.229	18.747,955	S. 832.452,52	S. 65.307,81

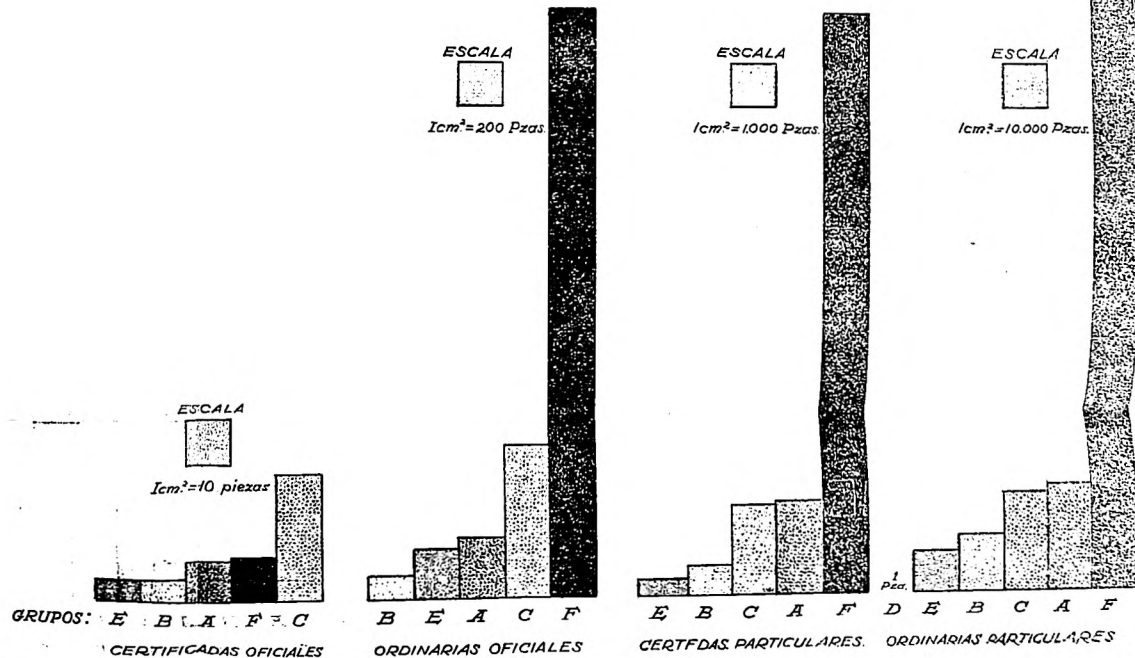
DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

MOVIMIENTO ECONOMICO DEL SERVICIO AEREO
AL EXTERIOR POR LAS LINEAS DE LA PANAME-
RICAN GRACE AIRWAYS INC. DURANTE 9 AÑOS



DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

CORRESPONDENCIA AEREA EXPEDIDA AL EXTERIOR
AÑO 1939



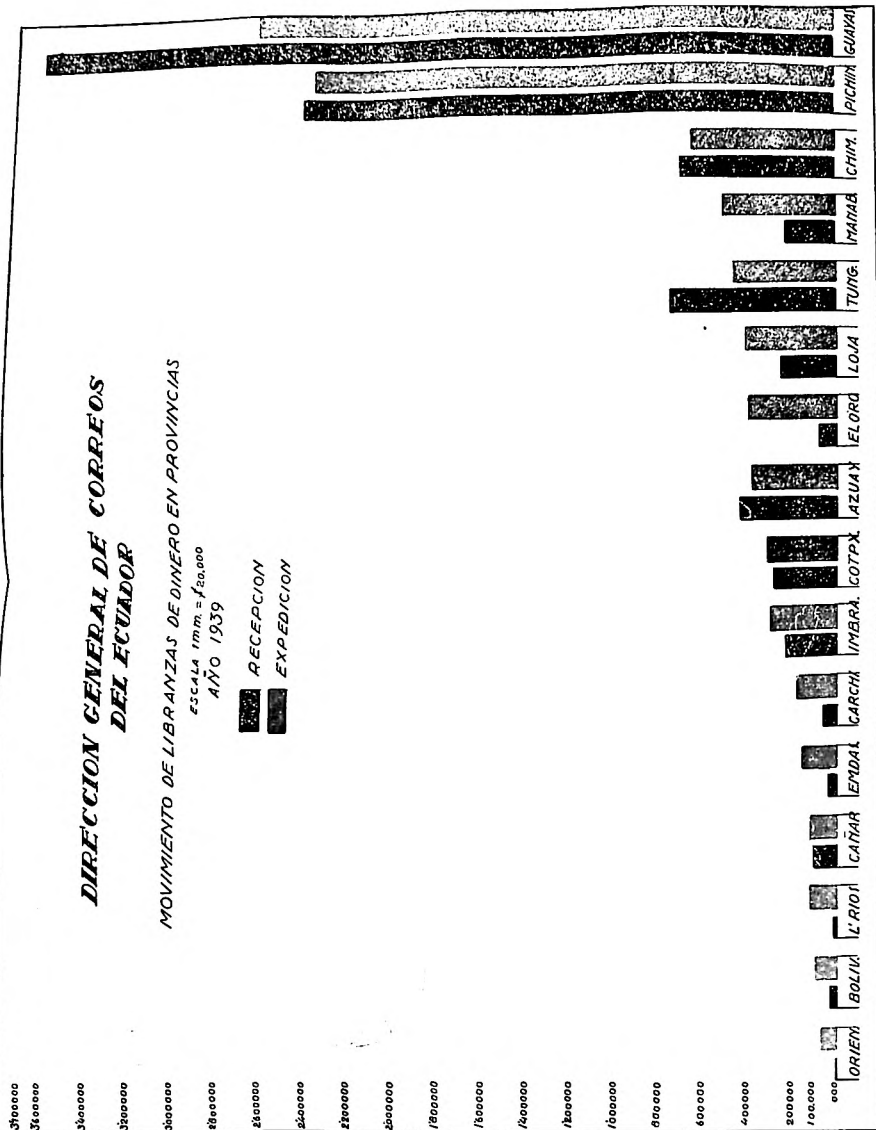
DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

MOVIMIENTO DE LIBRANZAS DE DINERO EN PROVINCIAS

ESCALA 1 mm = 120,000

AÑO 1939

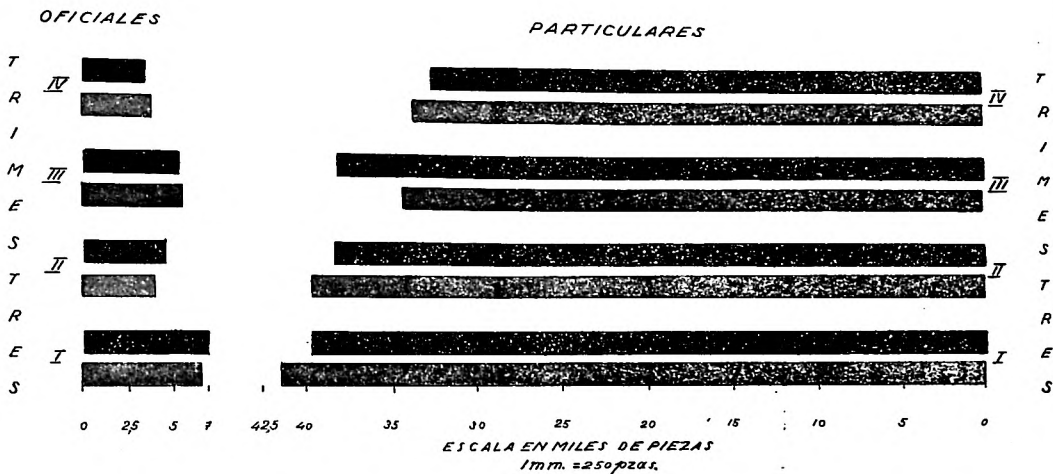
RECEPCION
EXPEDICION



DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

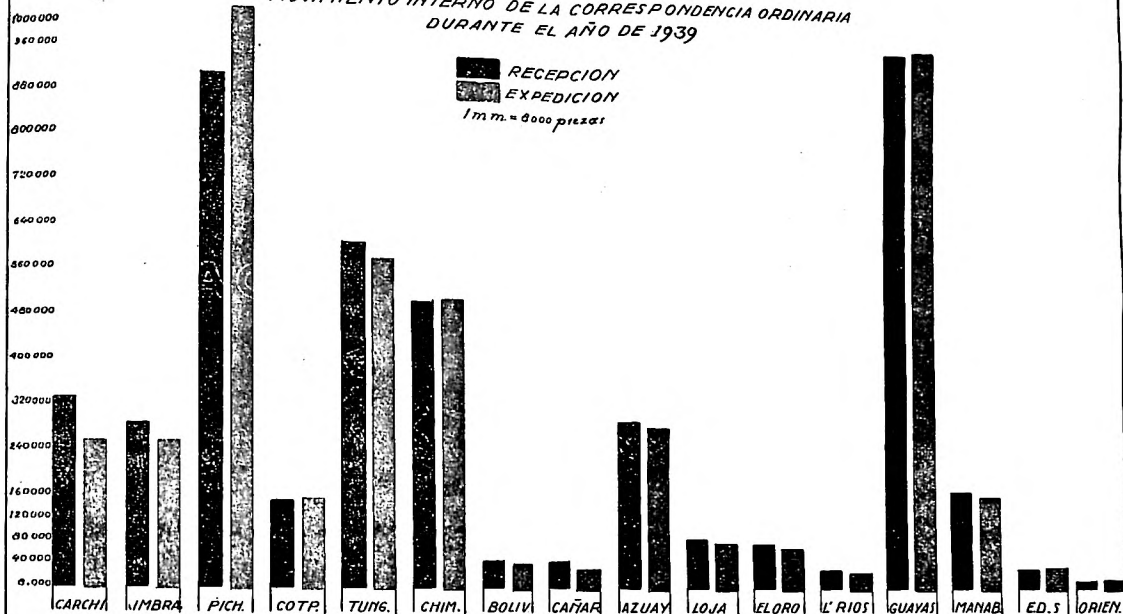
SERVICIO DE ENCOMIENDAS INTERNAS
1939

EXPEDICION
RECEPCION



DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

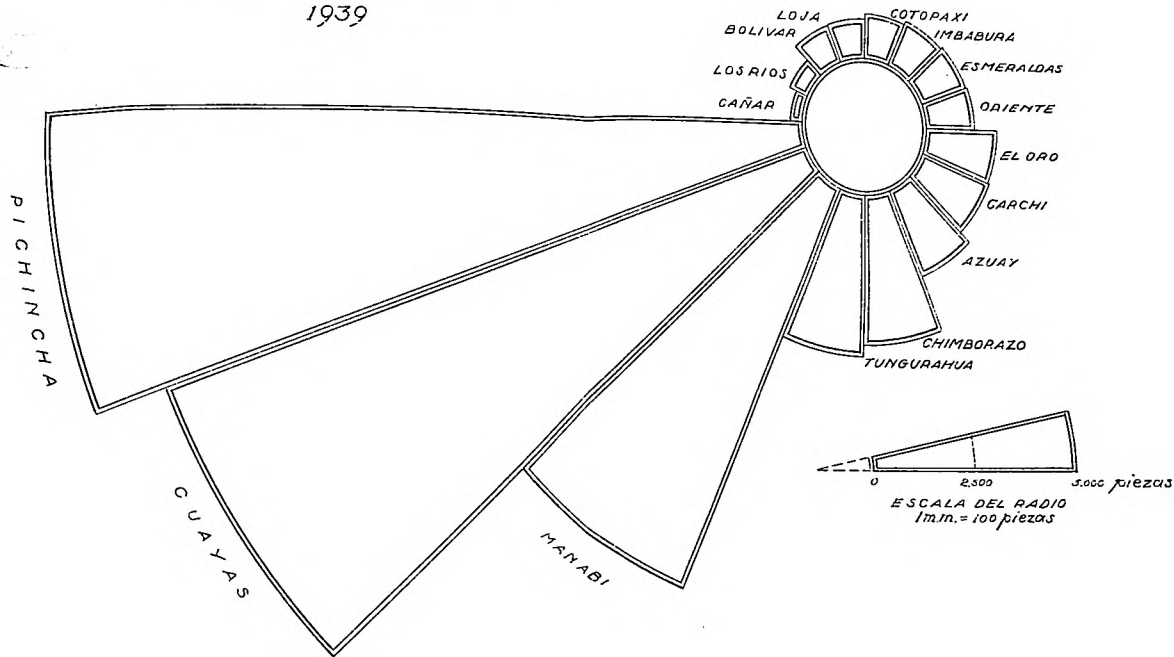
MOVIMIENTO INTERNO DE LA CORRESPONDENCIA ORDINARIA
DURANTE EL AÑO DE 1939



**DIRECCION GENERAL DE CORREOS
DEL ECUADOR**

RECEPCION DE CARTAS CERTIFICADAS
MOVIMIENTO INTERNO

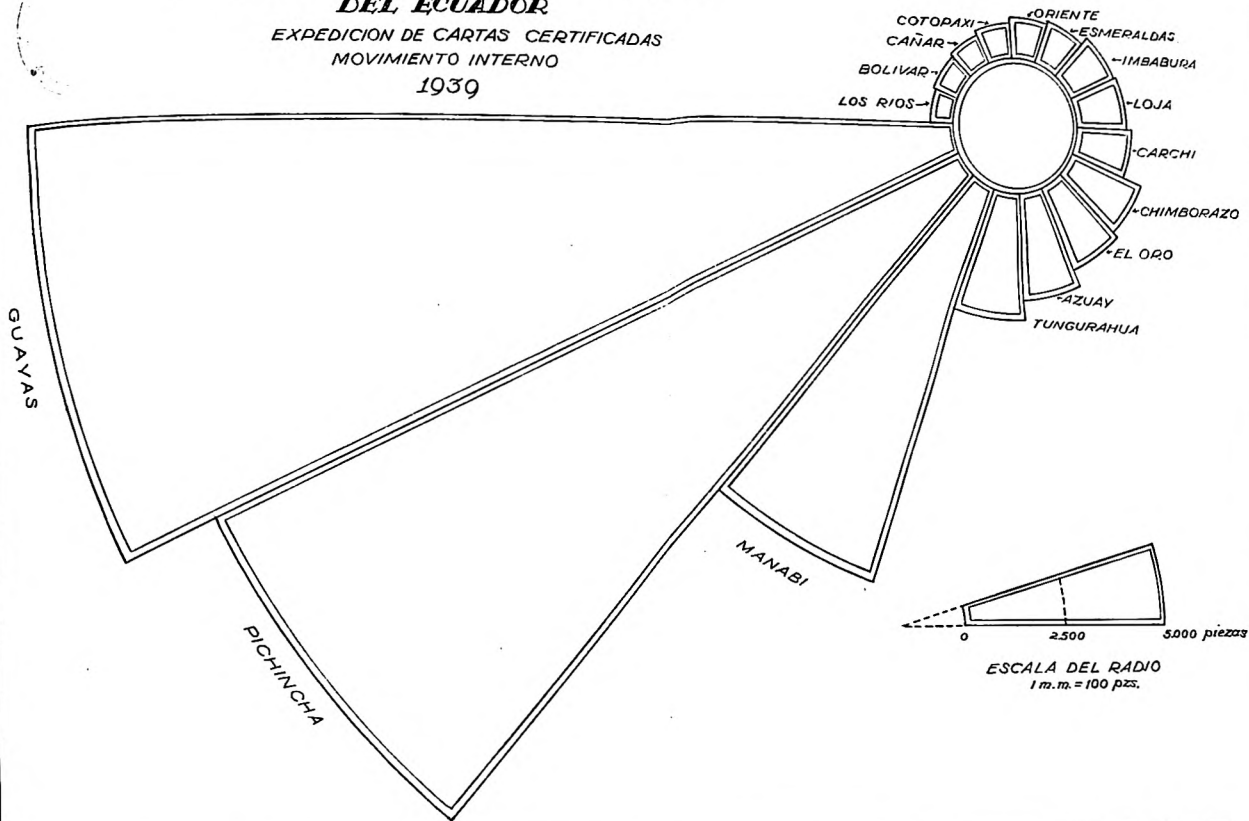
1939



DIRECCION GENERAL DE CORREOS DEL ECUADOR

EXPEDICION DE CARTAS CERTIFICADAS
MOVIMIENTO INTERNO

1939



Informe del Sr. Director General de Telecomunicaciones, elevado ante el Señor Ministro del Ramo.

Quito, a 30 de Mayo de 1940.

Señor

Ministro de Comunicaciones,

En su Despacho.

Señor Ministro :

Cumpliendo con la disposición que contiene su atenta nota circular Nº 28, de 13 del presente mes, elevo a su consideración el informe de los trabajos efectuados en Telecomunicaciones, correspondiente al periodo comprendido entre Junio de 1939 y Mayo de 1940.

De modo general, la labor en este año ha sido de poco progreso para el Ramo, aunque de mucho esfuerzo para el personal, el mismo que se ha visto precisado a trabajar en condiciones difíciles. La falta de materiales para la reparación de las líneas y carga de baterías, la carencia de útiles de escritorio indispensables, el retardo en el pago de arrendamientos y pensiones de alumbrado, han colocado a los empleados en circunstancias adversas para el desarrollo de un trabajo normal y eficiente. Sin embargo, insisto, la esforzada labor del personal ha vencido estas dificultades y ha permitido mantener el servicio normalmente, lo cual es muy recomendable.

Los altos Poderes del Estado pudieran contribuir al mejoramiento de nuestros servicios, aún a costa de algún sacrificio. No es posible exigir que prestemos un mejor rendimiento en el trabajo, si año tras año disminuyen las asignaciones presupuestarias destinadas al mantenimiento y fomento de las comunicaciones eléctricas en el país. Requerimos atención preferente a nuestros proyectos y solicitudes, y estamos dispuestos a retribuir ampliamente con un servicio mejor, siempre que se subsanen siquiera en parte nuestras premiosas necesidades administrativas. De lo contrario, ¿cómo hacerlo más eficiente, si día a día van desapareciendo e inutilizándose nuestras líneas, si no contamos con materiales suficientes para cargar las baterías, si no tenemos ya bicicletas, si van extinguiéndose las plantas telefónicas por falta de repuestos, si nos cierran las puertas de las oficinas y nos privan del servicio de luz eléctrica por falta de pago?

Sería ingrato dejar de reconocer que esta situación se debe a la crisis económica fiscal: pues, en esta época, el Gobierno, a medida de sus posibilidades, se ha esforzado por atenderlos. Y así, con su ayuda, se han sostenido las comunicaciones eléctricas y, en ciertos aspectos, algo se ha mejorado en ellas, con la cooperación y sacrificios del personal que ha rendido su máximo de trabajo y buena voluntad.

TELEGRAFOS

Se ha efectuado la limpieza y reconstrucción de líneas entre Tulcán y San Gabriel, entre Malchingui y Otavalo, entre Cayambe y Tabacundo, entre Puéllaro y El Turo, entre Pomasqui y Quito. Asimismo, en todos esos trayectos, se ha verificado la colocación de postes. En la Sección Quito—Tambillo se han cambiado las crucetas de madera con crucetas de hierro. Entre Cajabamba y Guamote se ha desalojado la postería de madera que estaba en mal estado, poniéndose en su lugar 67 postes de hierro. Ha sido reconstruida la línea de Pilahuín a Poggios, por el páramo de este nombre. Se reconstruyó la línea de Paute a Méndez en una extensión de 80 kilómetros, la misma que con la reconstrucción verificada ha quedado en excelentes condiciones. Asimismo, entre Cuenca y Girón se ha cambiado la postería y las crucetas. En el trayecto Saraguro—San Lucas—Loja se hizo una buena reconstrucción de la línea en una extensión de 70 kilómetros. Iguales trabajos se han verificado en las Secciones Loja—La Toma—San Pedro—Catacocha, Cangonamá—Chaguarpamba, Gonzanamá—Cariamanga y Sabiendo—Macará. La mala línea existente en la Sección Salinas a Manglaralto fue también reconstruida y se han rectificado los trayectos de Guayaquil a Santa Elena y Ancón. Se ha rozado el monte entre Samborondón y La Victoria, Daule a Salitre y Daule a Balzar, en una extensión total de 130 kilómetros. De Jipijapa a Portoviejo—90 kilómetros—, se ha efectuado una buena reconstrucción, lo mismo que de Portoviejo a Manta,—50 kilómetros. Actualmente se trabaja de Roca fuerte a Portoviejo y Bahía (60 kilómetros). Hemos comprado y distribuido entre los Distritos Segundo, Tercero y Quinto, unas mil crucetas de guayacán, que aun no pueden ser colocadas por la falta de dinero y otros materiales.

Merece anotarse, especialmente, que estos trabajos se han efectuado con sumas irrisorias de dinero: pues, la asignación de \$ 800,00 y \$ 1.000 mensuales para cada uno de los cuatro Distritos de la Sierra y dos de la Costa, respectivamente, ha sido casi nominal, ya que, durante los últimos cuatro meses de 1939, no se nos dió ni un centavo, y, en Marzo de 1940, apenas se pudo obtener la cantidad de \$ 320,00 para cada Distrito. Con estas asignaciones se ha atendido a la compra de postería, pago de jornales y adquisición de potasa para las baterías anotadas. En enero del presente año se consiguió a crédito una pequeña cantidad de sulfato y zinc; pero ha sido imposible la consecución de cobres para completar todos los elementos de batería. Los antedichos materiales fueron repartidos en todas las oficinas de la República y sirvieron de poderoso auxiliar para elevar la energía eléctrica de nuestras débiles baterías. En cambio, la falta de alambre conductor nos ha forzado a cerrar las oficinas telefónicas de San Isidro, en la Provincia del Chimborazo y La Asunción en la de Bolívar; con el fin de utilizar el alambre de sus líneas en el arreglo de los daños de las oficinas telegráficas de esas Provincias. Este detalle indica la

magnitud reveladora de nuestras necesidades y los recursos extremos a que hemos llegado para no suspender la comunicación telegráfica en secciones tan importantes.

TELEFONOS

Hay que decir siempre la verdad. En esta Sección no se ha efectuado, no se ha podido efectuar mejora alguna, y, en el año último, el servicio ha empeorado notablemente. Es natural que existen varias circunstancias para este desmejoramiento, obligándome a mencionarlas: en este año la población de Quito ha aumentado considerablemente, debido al subido porcentaje de inmigración extranjera habida en estos últimos tiempos; y este aumento de la población es relativo a la mayor demanda que existe de servicio telefónico, el cual se hace imposible atenderlo debidamente, con nuestras dos reducidas y gastadas plantas telefónicas. La planta central puede soportar 30.000 conferencias diarias, rindiendo un buen servicio; pero los contadores automáticos registran 90.000 conferencias diarias, y en esta proporción no es razonable exigir mayor rendimiento de servicio. De otro lado, las estadísticas telefónicas de países extranjeros indican como promedio 12 conferencias por abonado y por día; y aquí tenemos un promedio de 40 conferencias también por abonado y por día, siendo esto muy natural, ya que de cada teléfono se sirven hasta cuatro familias.

Para demostrar prácticamente nuestro aserto, voy a intercalar a continuación un importante estudio estadístico relacionado con la evolución que ha tenido el servicio telefónico de Quito, a fin de interesar la atención del señor Ministro para fines tendientes al mejoramiento del citado servicio telefónico. Además, en la Sección subsiguiente de "Anexos", se insertan cuadros gráficos descriptivos en los cuales se establece un estudio comparativo por cada 100 habitantes, tanto en esta Capital como en algunos países extranjeros.

1925 1.100 teléfonos para 110.000 habitantes.

1%

Esta cifra, indudablemente muy baja, se debe a que, recién en ese entonces, despertaba Quito como ciudad comercial e industrial. Desde ese año comienza el considerable crecimiento del servicio.

1929 El número de teléfonos llegó casi a duplicarse en esos cuatro años:
1 86% 2.100 aparatos.

1934 Se efectuó una ampliación de 500 números.
2.16%

1935 Se hizo una segunda ampliación de 500 números.
2.5%

1940 Desde este último año hasta hoy (descontando como insignificante un aumento de 50 magnetos y de 40 números en la Sucursal "Mariscal Sucre") hemos mantenido la cantidad de 3.900 teléfonos, a pesar del aumento de la población que hoy alcanza 131.943 habitantes, lo que produce una ilógica rebaja en el porcentaje y demuestra la imposibilidad de satisfacer a las imperiosas necesidades de la civilización moderna.

Actualmente, la demanda por servicio telefónico alcanzaría a llenar 6.000 números, lo que daría 4,54 teléfonos por cada 100 habitantes, es decir, casi el doble del porcentaje actual.

El índice del crecimiento vegetativo de la población de Quito, puede considerarse igual a 1,5%, lo que para los próximos 25 años, produce el siguiente cálculo:

1945	-----	142.948	habitantes
1950	-----	153.054	"
1955	-----	165.298	"
1960	-----	177.542	"
1965	-----	191.745	"

De acuerdo con estos datos y tomando como base la cantidad de 4,54 teléfonos por 100 habitantes en 1940 se obtiene, según el gráfico adjunto, que muestra, por periodos de cinco años, la capacidad mínima que debe contar la planta telefónica o las futuras que se adquiriesen para el servicio de la ciudad durante los próximos 25 años. El porcentaje de teléfonos por 100 habitantes va naturalmente aumentando progresivamente, hasta llegar en 1965 a 5,5.

La República del Ecuador con 2'500.000 habitantes en cifras redondas y la cantidad de 7.083 teléfonos, representa el 0,02% del total de teléfonos del mundo y un porcentaje igual a 0,28% de teléfonos para cada 100 habitantes, lo que nos coloca, entre las Repúblicas Sud-Americanas, en el penúltimo lugar, pues sólo Bolivia, con un total de 2.555 aparatos, está por debajo de nosotros.

En uno de los gráficos que se acompaña, se puede apreciar la situación de nuestro país con relación a los principales del mundo, en cuanto al servicio telefónico se refiere.

La carencia de dinero no ha permitido adquirir los repuestos indispensables de las piezas que por el uso de tantos años las va destruyendo; lo cual ocasiona también el consiguiente desmejoramiento diario del servicio. Además, los daños que han ocasionado los líneas de luz y fuerza eléctrica, tanto de la Empresa Eléctrica Municipal como de la "Eléctrica de Quito" son muy considerables, ya sea por el desgaste de su material ya también debido al choque constante de los carros contra los postes; causas éstas que han traído como resultado la quemadura o fundición de los cables y cajas de distribución telefónicas.

El servicio telefónico rural se ha mantenido normalmente y aun ha mejorado bastante debido a la reconstrucción de líneas, cambios de posteria y buena atención de los Reparadores. Las plantas fiscales de Ibarra, Ambato, Machala, Otavalo, etc., han marchado normalmente y han rendido una apreciable contribución al Erario Nacional.

Entre mayo de 1939 y abril del presente año, las centrales de Quito y los teléfonos rurales de Pichincha han producido \$ 423.465,80, aparte del producto nominal de 425 teléfonos oficiales que sería de \$ 76.500 en el mismo lapso. (Anexo Nº 1).

RADIO

El servicio de inalámbricos en toda la República se ha mejorado con los mismos "Gastos de Mantenimiento" de las Estaciones de Radio, y también con las pequeñas asignaciones extras que ha efectuado el Gobierno. Y así se ha podido introducir apreciables mejoras dentro de las Estaciones ya existentes, como también se ha podido efectuar la construcción e instalación de nuevos equipos para reemplazar a Estaciones de funcionamiento deficiente.

En Manta.—Puerto de gran movimiento comercial—, se instaló una Estación Radiotelegráfica—telefónica, modelo RCA. En Portoviejo, se instaló también una Estación Radiotelegráfica—telefónica que, como la anterior, está prestando importantes servicios al comercio y al público. La instalación de una buena Estación Radiotelegráfica—telefónica en Cuenca se hacía muy necesaria, en atención a su intenso movimiento comercial y administrativo y a la distancia que se halla esta ciudad de otros centros importantes y sus dificultosas vías de comunicación terrestre.

En la HCK, Radio Nacional del Ecuador, se han efectuado reformas importantes: se elevó su potencia, se hizo un arreglo técnico de los estudios en su nuevo local y, en general, ha mejorado mucho tanto en volumen como en la nitidez de sus radioemisiones. En la Central de transmisores de Quito, se instaló una Estación Radiotelegráfica—telefónica RCA, que se comunica con todos las demás Estaciones de la República y, cuando se ofrece, con algunas del exterior.

La construcción y montaje de estas Estaciones se han efectuado en los estudios de la Inspección de Radio, con grande economía en el costo total de las mismas, el Inspector de Radio se ha trasladado personalmente a Portoviejo, Cuenca y Manta a efectuar la instalación de dichas Estaciones.

CONTABILIDAD

Esta Sección está encargada de la solicitud, trámite y envío de materiales y útiles de escritorio para todas las Oficinas de la República. La escasez de dinero y el engorroso trámite, han dado por resultado que en todas las Oficinas de telecomunicaciones se carece hasta de lo más indispensable. Esta falta de materiales se hace notoria no solamente en oficinas de menor importancia sino aún en la misma Dirección General que en la actualidad no cuenta con lo necesario para el desarrollo de sus labores administrativas. En el capítulo de NECESIDADES Y SUGERENCIAS, mencionamos este punto de una manera especial.

En lo relativo a las actividades desarrolladas en esta Sección merece anotarse que se han dado normas para mejorar el sistema de control de cuentas, cuyo cumplimiento se ha reflejado en el aumento de los ingresos del Fisco por el uso de las comunicaciones eléctricas. Todo lo referente a Contabilidad y Estadística ha marchado de acuerdo con los dictados de la Contraloría, uno de cuyos Delegados se encuentra vigilando constantemente el movimiento de cuentas, timbres, bodegas, etc.

Un extracto de los datos estadísticos proporcionados por esta Sección, hará notar más claramente lo expuesto, antes que una larga exposición de las inversiones, rendimientos, etc.

El servicio telegráfico oficial ocupa el primer lugar; luego el público y después el gratuito, así:

Servicio	Partes	Palabras	Valor
Oficial	913.774	29'878.136,00	\$ 2'987.813,00
Público	570.051	6'444.405,00	715.820,00
Gratuito	49.083	1'786.918,00	178.691,00
TOTAL GENERAL	1'532.908	38'109.459,00	\$ 3'882.324,00

El rendimiento efectivo de las plantas telefónicas de Quito, Ibarra, Otavalo, Ambato y Machala ha sido de \$ 411.976,00 durante el año 1939. Por instalaciones, traslados y extensiones se ha percibido la suma de \$ 11.660,00 y, por conferencias rurales \$ 20.462,35, correspondiente al mismo año. El número de oficinas telegráficas que funciona en la República es el de 207; telefónicas 132 y Estaciones de Radio 32.

La red telegráfica, consta de 6.985 kilómetros de líneas y la red telefónica de 6.115 kilómetros.

En mantenimiento de los servicios se ha gastado: en telégrafos \$ 90.489,48; en teléfonos \$ 63.564,62 y en Radios \$ 3.158,92.

Por el servicio de Radio-naval se ha cursado 215 partes con 2.553 palabras cuyo valor es de 942,62 francos oro, como transmitidos; y 1.706 partes con 19.139 palabras con un valor de 10.907,94 francos oro, como recibidos.

NECESIDADES Y SUGERENCIAS

Licitación.—Es urgente, es inaplazable, que se efectúe la licitación de materiales que está en trámite. En ella consta todo lo que necesitamos para llenar nuestras necesidades, ampliar nuestros servicios y librarnos de esta inquietud constante de encontrarnos sin alambre disponible para remediar los daños de las líneas, ni sulfato para cargar una batería. El Inspector de Telégrafos en un reciente informe presentado me dice: "... en mi recorrido he podido constatar y convencerme que el Ramo de Telégrafos ha llegado a un completo desastre, por la carencia completa de materiales para reconstrucciones y dinero para atender con prontitud a las necesidades que diariamente se presentan. Hay oficinas que carecen hasta de alambre aislado para sus entradas, de pararrayos, de mobiliario, etc. Existen muchos sectores de líneas completamente oxidadas, lo que ocasiona grandes resistencias y escapes de corriente, dificultando de este modo una clara y correcta inteligencia en las comunicaciones telegráficas. Es urgente cambiar este material. Igualmente, los aparatos se hallan deteriorados en su mayor parte sin tener con que reemplazarlos".

Efectuada la licitación tendríamos material suficiente para calmar esta queja amarga y justa.

NUEVAS LINEAS Y NUEVAS ESTACIONES

Se hace necesaria la construcción de dos líneas buenas, soldadas, entre Quito y Guayaquil; así como también otras de Guayaquil a Portoviejo, de Quito a Cuenca y Loja y de Cuenca a Machala. A mas de las líneas mencionadas hay que construir otras y algunos ramales para ciertas poblaciones de relativa importancia comercial o política, especialmente de la zona fronteriza del Sur. Igualmente convendría instalar Estaciones de Radio en Macará, Cariamanga y Zapotillo, lugares muy distantes de la Capital de Loja. En Zamora.—Oriente.—, en Babahoyo y Quevedo conviene también establecer Estaciones de Radio.

NUEVOS SISTEMAS DE ALIMENTACION DE BATERIAS

Se debe hacer un esfuerzo para ir cambiando nuestro sistema actual de baterías húmedas, que por el gasto frecuente de zines, cobre y sulfato resulta costoso. Se debe proceder a la adquisición de rectificadores, cuyo costo es de \$ 3.000 cada uno, y que, rectificando la corriente eléctrica pública, la adaptan para alimentar las líneas con una corriente suficiente y uniforme. El trabajo de los rectificadores es automático, bastando una persona que, con unas pocas indicaciones que reciba, quede práctica en el manejo. Las actuales baterías de Quito, Guayaquil, etc. pasarían a servir en otras centrales de menor importancia, hasta que podamos cambiar el sistema en todas las oficinas principales.

TELETIPES PARA QUITO, GUAYAQUIL Y CUENCA

Debido al trabajo fuerte que soportan los actuales equipos de Dúplex que sirven en Quito, Guayaquil y Cuenca van deteriorándose día tras día. Para estas importantes oficinas debe establecerse el sistema Teletipo, y los actuales Dúplex, debidamente reparados, deben ser instalados del siguiente modo: entre Cuenca y Loja y entre Guayaquil y Portoviejo.

STANDARIZACION DEL ALAMBRE

A fin de evitar los frecuentes robos de alambre de nuestras líneas, es necesario standarizarlo. De este modo serían más controlables los robos y evitaríamos graves daños que aquellos causan a nuestras comunicaciones.

POSTERIA DURABLE

Es fuerte el gasto que el Telégrafo hace en postería. Con las asignaciones medidas que disponemos, no es posible ni siquiera pensar en la adquisición de rieles para nuestras líneas principales. El Gobierno debiera señalar en el Presupuesto una partida especial para la compra de rieles y madera incorruptible.

de la costa. Con los "Gastos de mantenimiento", es imposible intentar en la realización de estos proyectos; y seguiremos comprando postes de eucalipto que se pudren después de poco tiempo. El guayacán, ensambado con capulí, da muy buen resultado para este objeto.

ELEVACION DE LAS TARIFAS ACTUALES

Las tarifas de comunicaciones eléctricas del Ecuador resultan mucho más bajas si se las compara con las de Venezuela, Colombia, Argentina, Bolivia, Chile, Perú y Uruguay. Se debe estudiar una elevación equitativa de nuestras tarifas, cuyo beneficio debiera invertirse en mejorar los servicios de telecomunicaciones, sin que esta elevación de tarifas signifique una carga considerable para el público.

EXPLOTACION DE LAS COMUNICACIONES ELECTRICAS POR PARTICULARES

Si el Estado no explota íntegramente las comunicaciones eléctricas del país, por lo menos debe cobrar, a quienes lo utilizan, un impuesto que esté en relación con las entradas que le restan. El Ferrocarril del Sur, los Bancos, las Compañías Minederas y Bananeras, etc., explotan los servicios de radio y teléfono sin retribuir nada al Estado o satisfaciendo un impuesto tan irrisorio que merece una revisión prolija, honrada y enérgica. La fiscalización de los servicios de telecomunicaciones que efectúan tales Compañías e Instituciones, daría base justa para aplicarlos un impuesto equitativo, que no constituya una burla para los intereses del Estado.

REVISION DE FRANQUICIAS TELEGRAFICAS Y DEL SERVICIO TELEFONICO

En cuanto esta Dirección termine la revisión de las franquicias telegráficas y telefónicas, pondrá en conocimiento del Ministerio, a fin de que se restrinja en lo posible dichas franquicias; ya que en el servicio oficial tanto de los Ministerios como de otras Dependencias Estatales, así como también en el de los Legisladores, se abusa de este servicio en forma incontinente, restando entradas al Fisco, recargando el trabajo de los Operadores y ocupándolo para asuntos sin interés ni urgencia.

ESTRUCTURA DEL PRESUPUESTO

A fin de evitarnos reclamos por concepto de falta de pago de alumbrado y arrendamientos, etc., y para que nuestras Oficinas puedan disponer con oportunidad de la suficiente cantidad de materiales necesarios para el desarrollo de sus actividades administrativas, se requiere que el Presupuesto de Telecomunicaciones sea estructurado en la misma forma como lo era antes de 1937; o sea, que tenga un Oficial Pagador propio, a fin de que las transferencias, compras de materiales, etc., se hagan con la oportunidad necesaria. Un asunto de suma importancia sería el de estructurar el Presupuesto, poniendo junto a los suel-

dos del personal de cada Oficina, los gastos de arriendo de local, alumbrado y útiles de escritorio, como en el siguiente ejemplo:

Oficina de Malchinguí:

Un Telegrafista	\$	170,00	
Un Reparador a Pomasqui	"	90,00	
Arriendo del local	"	10,00	
Alumbrado	"	3,00	
Gastos de escritorio	"	3,00	\$ 276,00

Así nos evitaríamos las molestias por el incumplimiento en el pago de arrendamientos y luz, efectuando una economía apreciable en las inversiones actuales en los mismos servicios: va que hoy los duñños de casa duplican el valor de los arriendos porque saben que les pagaremos sus pensiones con grande atraso.

REPUESTOS TELEFONICOS

La Central Telefónica de Quito quedará en perfectas condiciones, tan pronto como lleguen los repuestos pedidos, como son: cordones de tablero de conmutación, clavijas, llaves, fusibles, etc.

NUEVA PLANTA TELEFONICA

Hay más de cuatro mil solicitudes para nuevas instalaciones telefónicas. Se debe financiar la instalación de una Planta automática de ocho mil números, como inicial, consultando un sistema adecuado para que ésta pueda ser ampliada conforme a futuras necesidades: pudiendo efectuarse dicha ampliación cada cinco años. La Inspección de Teléfonos tiene elaborado un proyecto al respecto, lo mismo que para las plantas automáticas de Guayaquil, con ocho mil números, de Cuenca con mil números y de Riobamba con setecientos. La planta automática de Quito, con ocho mil números ampliables, costaría, aproximadamente 720.000 dólares y la de Guayaquil 630.000 dólares.

TELEFONOS A LARGA DISTANCIA GUAYAQUIL—QUITO

Se ha efectuado el estudio de un proyecto de teléfonos a larga distancia entre Guayaquil, Riobamba, Ambato, Latacunga y Quito, y un ramal para Cuenca, con un costo aproximado de 150.000 dólares. Este servicio telefónico tiene sobre el radio-telefónico la ventaja indiscutible del secreto, pues por radio cualquier escucha puede informarse de las conferencias.

FINANCIACION DE ESTA EMPRESA

Como el Estado no estaría en condiciones económicas para afrontar la financiación de esta empresa, cuyo costo sería de 1'500.000 dólares, sería del

caso tratar con alguna Casa fabricante de plantas telefónicas que tome por su cuenta la empresa. Los cálculos de producción, gastos, etc., dan como resultado que en diez años podría estar pagado completamente el valor de todas estas instalaciones, quedándole, desde entonces, al Estado los beneficios futuros.

ESTACION DE RADIO DE CUENCA

De acuerdo con el señor Inspector de Radio, se han dado instrucciones para que la Estación de Radio se cambie a un local del centro de la ciudad y así pueda prestar al público un servicio más eficiente.

ESTACION H C K DEL ESTADO

No se deben considerar como definitivas las reformas recientemente efectuadas en esta Estación del Estado. Su potencia debe ser aumentada y su tipo mejorado a fin de que sirva mejor y corresponda a su finalidad de ser una verdadera Radio Nacional al servicio de la propaganda ecuatoriana.

ESTACIONES EN TODAS LAS PROVINCIAS

Sería muy conveniente la instalación de una Estación de Radio en cada una de las Capitales de Provincia que todavía carecen de este servicio, así como la sustitución de las Estaciones de menor potencia ya existentes, por otras de mayor voltaje. Para Esmeraldas se necesita una Estación de 10 kilowattios.

ADQUISICION DE NUEVOS RECEPTORES Y VENTA DE LOS ACTUALES

Debido al uso continuo los receptores que actualmente sirven, vienen perdiendo ya su eficiencia primitiva por lo cual es urgente reemplazarlos y standarizarlos, prefiriendo siempre, por su bondad, la marca RCA, así como también porque de esta marca es el mayor número de nuestros aparatos y estaciones. Los receptores en desuso sería fácil venderlos en subasta pública.

IMPUESTO A LAS ESTACIONES COMERCIALES Y COMPAÑIAS EXTRANJERAS

Por lo menos se debe duplicar el impuesto que pagan las estaciones difusoras comerciales, pues, lo que actualmente abonan es mínimo en relación con sus ingresos y en consecuencia, el Fisco no percibe lo que en justicia debe corresponderle. Igualmente se debe revisar con prolijidad y energía los contratos con las Compañías extranjeras que explotan la Radio, obligándolas a pagar un impuesto razonable, en recompensa de los ingresos que restan al Fisco.

UTILES E INSTRUMENTOS NECESARIOS PARA LA INSPECCION DE RADIO

El anexo Nº 2 contiene una lista de los instrumentos, útiles, etc., que son necesarios para el mejoramiento y ampliación de nuestras estaciones de Radio y para el servicio de los estudios de la Inspección de Radio, en donde se construyen y montan dichas estaciones.

NUEVO REGLAMENTO

Se hace indispensable dictar un nuevo Reglamento de Telecomunicaciones. Esta Dirección ha iniciado ya la elaboración del mismo, el cual será sometido a conocimiento, estudio y aprobación Ministerial.

Permítame que insista en rogarle la atención preferente y decidida a esta exposición de necesidades y sugerencias para el mejoramiento y desarrollo de los servicios de telecomunicaciones; y confiando en su apoyo patriótico, me repito de usted muy atentamente.

(f.) C. H. ALVAREZ.
Director General de Telecomunicaciones.

ANEXO Nº 1.

**CUADRO DEMOSTRATIVO DEL MOVIMIENTO
ECONOMICO DE ENTRADAS DEL SERVICIO DE
TELEFONOS DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA**

De Mayo de 1939, a Abril de 1940.

Mes	Abonados Valor	Instr. Valor	Trasla- dos Valor	Adicio- nal Valor	Conferen- cias Urbanas Valor	Conferen- cias Rura- les Valor	TOTALES
Mayo	33.413.50	430	420	182.50	201.20	472.50	\$ 35.119.70
Junio	33.347.00	585	540	230.00	188.30	492.60	35.382.00
Julio	33.332.00	670	440	405.00	205.90	515.50	35.565.40
Agosto	33.569.50	345	340	300.00	233.10	619.20	35.406.80
Septiembre	33.594.50	210	400	70.00	221.40	651.10	35.147.00
Octubre	33.529.50	540	420	255.00	162.20	442.10	35.348.80
Noviembre	33.654.50	540	420	250.00	175.90	423.60	35.464.00
Diciembre	33.787.00	315	340	180.00	147.70	434.80	35.201.50
1940							
Enero	33.789.50	325	620	187.50	188.50	474.00	35.396.00
Febrero	33.812.00	240	380	105.00	130.70	413.10	34.950.10
Marzo	33.949.50	270	420	120.00	160.30	514.50	35.274.00
Abril	34.004.50	195	440	115.00	165.10	284.90	35.203.50
SUMAN	\$ 403.783.00	4.665	5.180	2.400.00	2.180.30	5.257.50	\$ 423.465.80

NOTA — Los teléfonos oficiales son 425, que computados a razón de \$ 15.00 mensuales c/u asciende a la suma de \$ 76.500.00, en el año, que aumentados a la suma anterior dan un Total de \$ 499.965.80.

Quito, a 29 de Mayo de 1940.

Ing. E. MATEUS P.,
Inspector de Teléfonos.

UTILES E INSTRUMENTOS NECESARIOS PARA LA INSPECCION DE RADIO

DOS TRASMISORES DE UN KILOWATIO telegráficos—telefónicos con sus respectivos preamplificadores para control remoto, equipado con una frecuencia, y su correspondiente juego de válvulas y sus relevadores para telegrafía, entendiéndose la potencia de un kilowatio en la antena.

DOS FRECUENCIAS ADICIONALES para estos mismos transmisores (para cada uno).

DIEZ TRASMISORES de 300 watos en antena: de control local, telegráficos—telefónicos con sus respectivos micrófonos, relays para telegrafía y manipuladores, cada uno, equipado con una frecuencia y su correspondiente juego de tubos.

DOS FRECUENCIAS ADICIONALES para cada transmisor que da un total de 20 frecuencias adicionales.

UN MOTOR ALTERNADOR (Diesel) de 10 kilowatios, 110 voltios y 60 ciclos (monofásico), con su dotación de tanques, etc., etc., y dispositivos silenciadores de ruidos.

SEIS MOTORES ALTERNADORES (Diesel Oil) de tres kilowatios, 110 voltios, 60 ciclos, (monofásico), con su respectiva dotación de tanques, etc., etc., y dispositivos silenciadores de ruidos.

OCHO RECEPTORES ESPECIALES, para control remoto, de bandas continuadas desde 22 hasta 550 kilociclos, con su respectiva dotación de tubos, etc. etc.

CATORCE MIL METROS DE CABLE BLINDADO de 10 pares, con aislamiento suficiente para control remoto, tanto de los transmisores, como de los receptores enumerados anteriormente.

CIENTO OCHENTA Y SEIS TUBOS de repuesto, ya enumerados.

INSTRUMENTOS DE MEDIDA "WESTON"

UN PROBADOR DE TUBOS, "Modelo 777" 105 a 130 voltios, 50/60 ciclos.

UN VOLTIMETRO a válvula, modelo 669, 110/125 voltios, 42 a 60 ciclos.

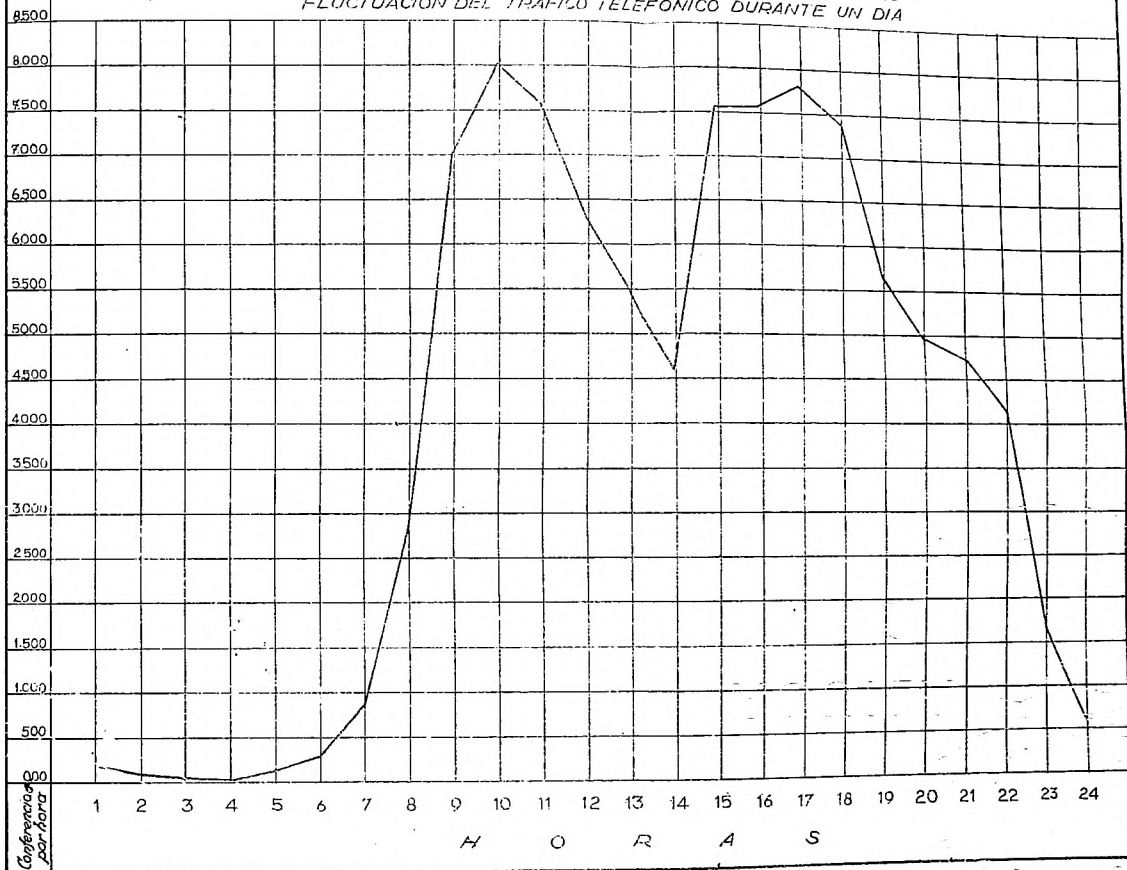
UN OSCILADOR "Modelo 776", 110/130 voltios, 42/60 ciclos.

UN ANALIZADOR "Modelo 772"—2".

OCHO VOL—HOM—MILIAMETER "Modelo 697".

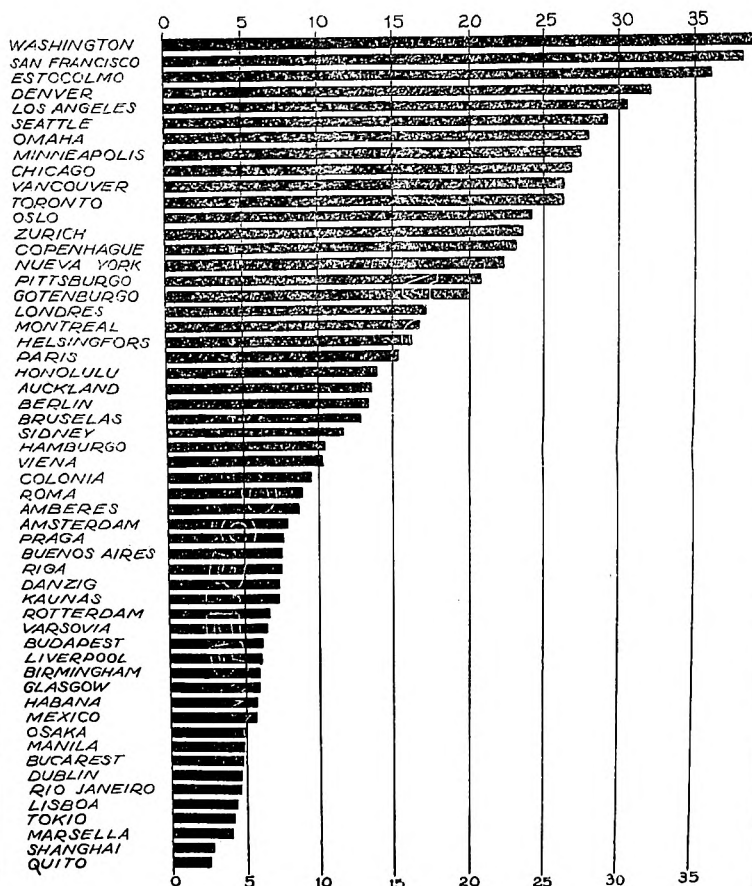
UN CAPACIMETRO "Modelo 764".

DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES
FLUCTUACION DEL TRAFICO TELEFONICO DURANTE UN DIA



DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES

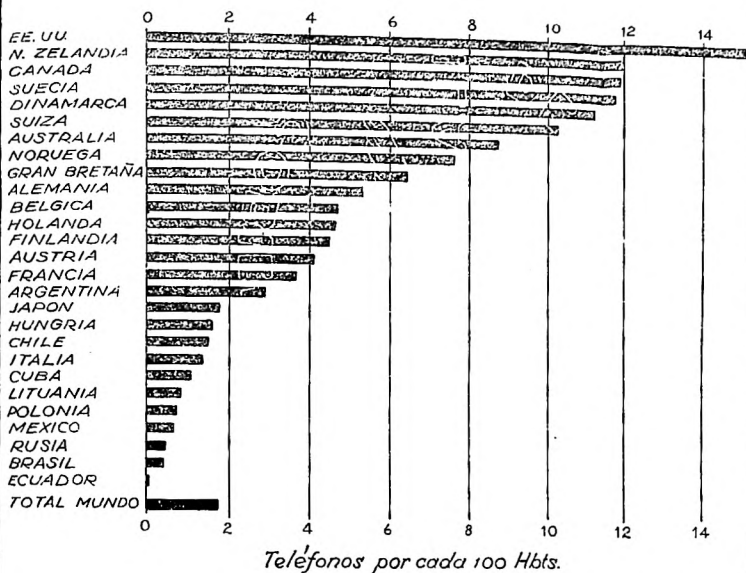
TELEFONOS POR 100 HABITANTES EN
LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL MUNDO



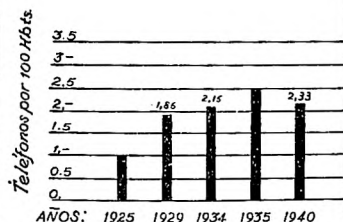
TELEFONOS POR 100 HBTS.

DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES

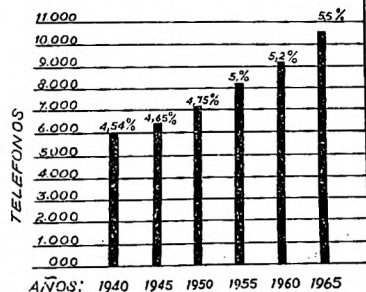
TELEFONOS POR 100 HABITANTES EN EL MUNDO



EVOLUCION DEL SERVICIO TELEFONICO DE QUITO POR CADA 100 HABITANTES

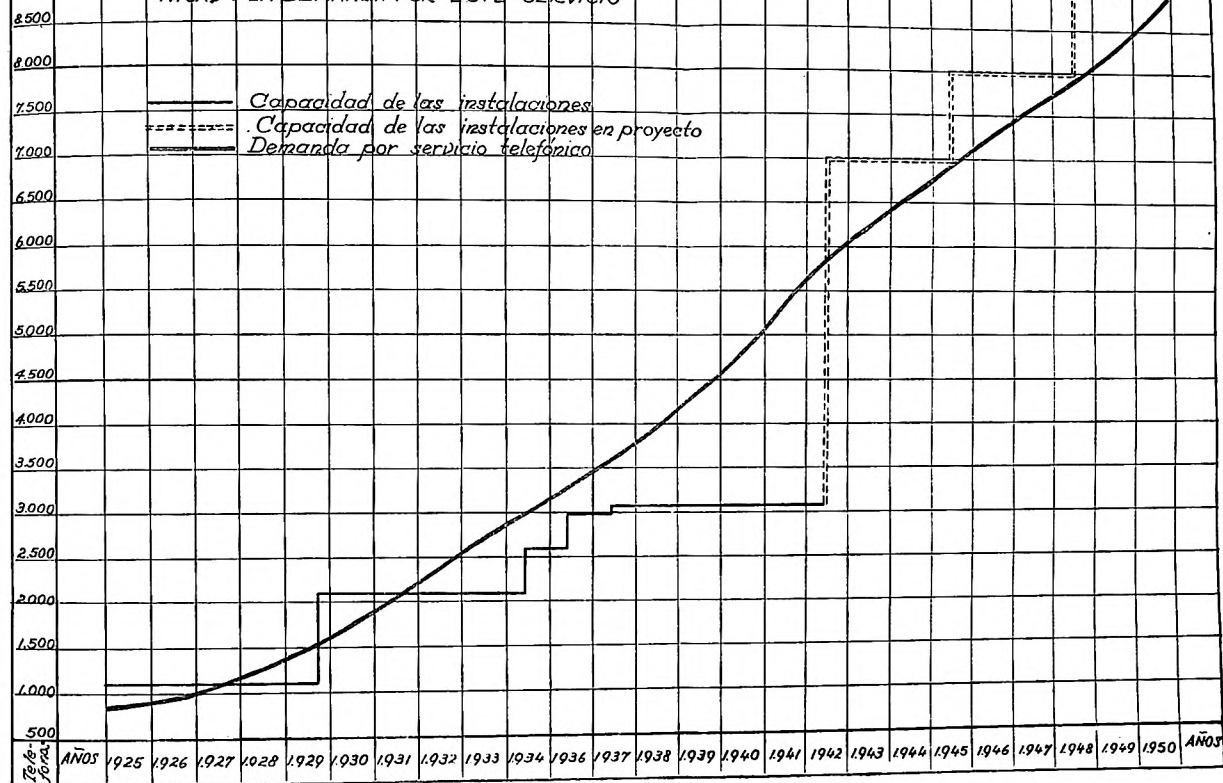


CAPACIDAD MINIMA DE LAS PLANTAS TELEFONICAS FUTURAS PARA QUITO

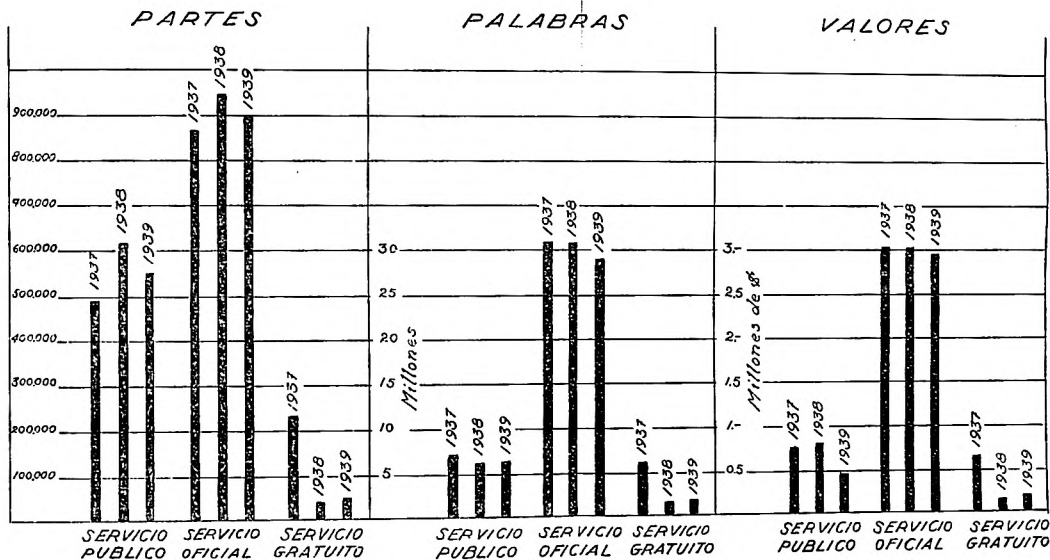


DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES

RELACION ENTRE LA CAPACIDAD DE LAS PLANTAS TELEFONICAS Y LA DEMANDA POR ESTE SERVICIO

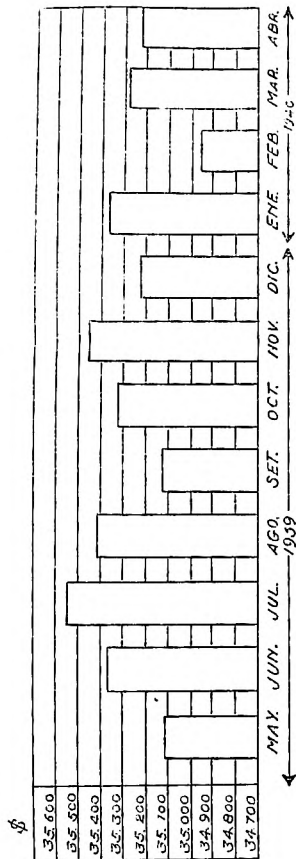


DIRECCION GRAL DE TELECOMUNICACIONES
GRAFICO DEL TRAFICO Y PRODUCCION DE TELEGRAFOS

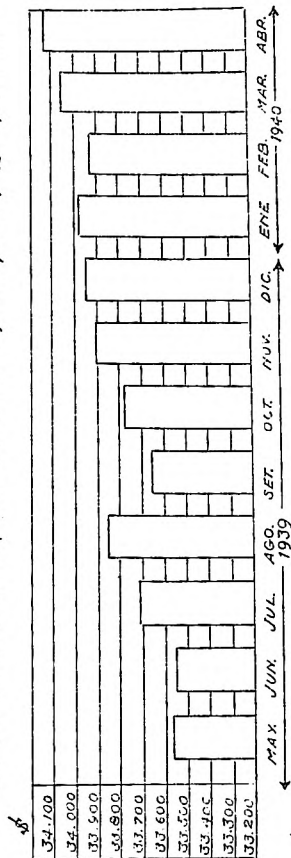


DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES

PRODUCCION DEL SERVICIO TELEFONICO PUBLICO EN TODA
LA PROVINCIA DEL RICHINGHA



PRODUCCION DEL SERVICIO TELEFONICO PUBLICO DE ABONADOS URBANOS
Sin contar con 420 teléfonos del servicio Oficial que no pagan pension

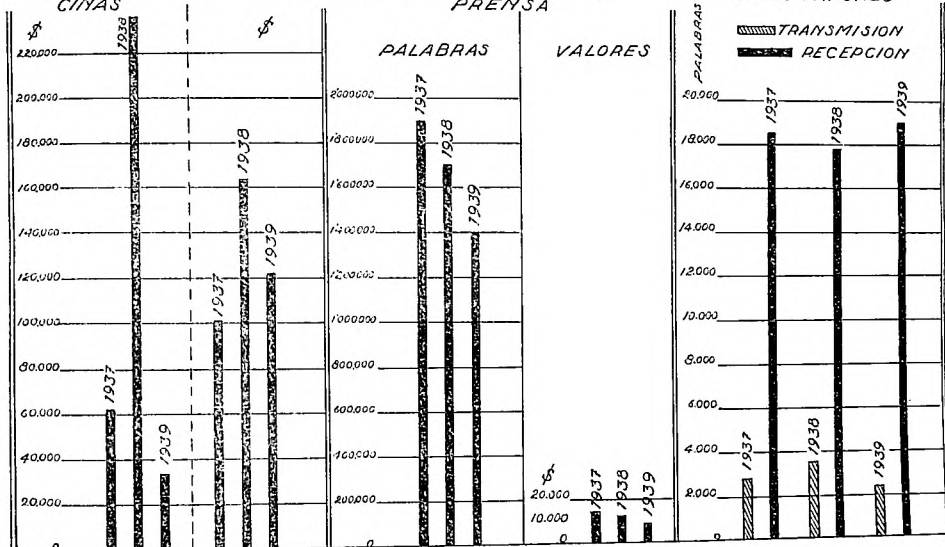


DIRECCION GRAL DE TELECOMUNICACIONES

INALAMBRICOS

INVERSIONES MANTENIMIENTO PRODUCCION Y NUMERO DE PA-
EN LINEAS Y OFATO DEL SERVICIO LABRAS DEL SERVICIO DE
CIYAS PRENSA

TRAFFICO DEL SERVICIO
A LOS VAPORES



DIRECCION GRAL. DE TELECOMUNICACIONES
GRAFICO DEL TRAFICO Y PRODUCCION DE INALAMBRICOS

