

ENRIQUE ARIZAGA TORAL

BIBLIOTECA

"Juan Bautista Vázquez"

398

1806

1t.

Universidad de Cuenca

INFORME

AL

H. CONGRESO NACIONAL

1942

Junta
Administrativa
del
Ferrocarril
Sibambe-Cuenca

CUENCA-ECUADOR

TIP. MUNICIPAL

Señor Presidente del H. Congreso Nacional.

SEÑOR PRESIDENTE:

El Decreto Legislativo de 22 de Octubre de 1940, que crea la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe—Cuenca, impone la obligación de presentar a la Legislatura el Informe anual de sus labores. En cumplimiento de dicho mandato legal, tengo a bien, en mi carácter de Presidente de esta Corporación, elevar a consideración del H. Congreso Nacional el correspondiente al período comprendido desde el 1º de Julio de 1941, fecha en la cual presenté mi informe anterior, al 1º de Julio del pte. año.

La integración legal de la Junta en este año, ha sido la siguiente:

Representante del I. Concejo Cantonal de Cuenca, Dr. Gonzalo Cordero C.

Representante del I. Concejo Cantonal de Azogues, Dr. Rafael Aguilar.

Representante de los Centros Agrícolas del Azuay y Cañar, Dr. Miguel Heredia C.

Representante de las Cámaras de Comercio del Azuay y Cañar, Dn. M. Arturo Cisneros.

Delegado del Ministerio de OO. PP. y FF., Dn. Enrique Arízaga Toral.

La indefinida ausencia del lugar del prestigioso Vocal Sr. Dr. Miguel Heredia C. ha privado a esta Junta, en estos últimos tiempos, de su valioso concurso; pero como Suplente, en representación de los Centros Agrícolas Cantonales, ha sido llamado el Sr. Dr. Adolfo Benjamín Serrano, quien debe seguir interviniendo como principal hasta nueva designación.

En sesión de 21 de Noviembre del año retropróximo se procedió a nueva elección de dignatarios, cumpliendo de esta manera con el precepto legal del Art. 15 del Reglamento de la Junta, que determina que los mismos durarán un año en el ejercicio de sus funciones.

La elección dió el siguiente resultado:

Presidente.—Dn. Enrique Arízaga Toral.

Vice-Presidente.—Dn. M. Arturo Cisneros.

Secretario.—Dr. Ricardo Malo y Andrade.

PRESUPUESTO DE 1941.—Para la confección del nuevo Presupuesto fué necesaria la liquidación del Presupuesto del año anterior. Dicha liquidación, practicada al 31 de Diciembre de 1941, fué la siguiente:

	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Saldo Favor	Saldo Contra
Saldo del F. C. en explotación	60.000,00	90.256,80	30.256,80	
Saldo del F. C. en construcción	90.000,00	71.252,35		18.747,65
Impuesto Ferrocarrilero en nuestra línea	30.000,00	36.170,04	6.170,04	
Impuesto Ferrocarrilero cobrado por The G. & Q. Ry. Co.	120.000,00	102.168,98		17.831,02
Entradas de Explotación	1.100.000,00	1.019.936,16		80.063,84
Subvención fiscal	1.000.000,00	983.999,96		16.000,04
	2.400.000,00	2.303.784,29	36.426,84	132.642,55

Los rubros presupuestados que aparecen que han producido menor cantidad, como el Impuesto Ferrocarrilero cobrado por la Compañía The Guayaquil & Quito Ry. Co. y el de Entradas de Explotación se hallan sujetos a las liquidaciones de las cuentas intercambiables con los otros FF. CC.; las mismas que, dado el enorme recargo de trabajo de las dependencias encargadas de

formularlas, no han sido presentadas a la Auditoría de este F. C. sino con un retraso de más de sesenta días. En dichos rubros faltan de ingresarse, por consiguiente, los valores correspondientes a los meses de Noviembre y Diciembre, ya que aquellas cuentas estaban cortadas a Octubre solamente. Los ingresos posteriores fueron los siguientes:

Impuesto Ferrocarrilero cobrado por The G. & Q. Ry Co.	23.338,32
Entradas de Explotación	150.413,95

En lo que respecta a subvención fiscal, ésta sufrió un retardo de cuatro meses en la entrega del saldo de los S\$ 16.000,04; mas, gracias a las gestiones insistentes de la Junta para la consecución de la transferencia respectiva, dicha recaudación completó el monto presupuestado.

El cálculo del saldo del F. C. en Construcción no pudo hacerse a principios del año, mientras la liquidación de los pagos pendientes a Diciembre de 1940 no estuviera terminada. Verificada dicha cuenta, su saldo efectivo no fué sino el anotado o sea el de S\$ 71.252,35. Esta partida no se la señaló exactamente a tiempo de la iniciación de las labores de esta Junta, por el completo desconocimiento que había de los distintos acreedores del extinguido Directorio de los FF. CC. del Estado y la proporción que correspondía a nuestra ferrovía; obligándonos esta cir-

cunstancia a efectuar un cálculo aproximado para la confección del Presupuesto preindicado.

En resumen, el Presupuesto del año 1941, fue calculado sobre un monto de ingresos de S\$ 2.400.000,00, y el total recaudado a Diciembre del mismo, ascendió a la suma de S\$ 2.303.748,29. A esta cifra deben agregarse los conceptos recaudados posteriormente, o sean el Impuesto Ferrocarrilero del que anteriormente se ha hablado, los saldos de entradas de Explotación y otros ingresos correspondientes a reintegros, varios deudores de años anteriores, etc., etc., éste último por el valor de S\$ 35.224,82; lo que arroja un total de ingresos en el año de que me ocupo de S\$ 2.512.761,38.

Estas cantidades han sido remesadas a la Junta en los meses de Febrero y Marzo del presente año, por las razones anteriores expuestas, e ingresadas en el Presupuesto de 1942, en los mismos meses.

En consecuencia, se han recaudado S\$ 112.761,38 más de lo constante en el Presupuesto de 1941.

INVERSIONES.—Estas alcanzan, según lo demuestra el balance de la cuenta «Movimiento Presupuestario al 31 de Diciembre de 1941», que se inserta en la sección respectiva, a la suma de: S\$ 2.088.570,53
Más los valores pagados al F. C.

del Sur por fletes, arriendo de equipos, petróleo, etc. y que constan, asimismo, en la liquidación intercambiable de Febrero y Marzo

126.988,91

TOTAL DE INVERSIONES: S/ 2.214.859,44

En resumen:

Habiendo ingresado S/ 2.512.761,38
y habiéndose invertido 2.214.859,44

el saldo efectivo es S/ 297.901,94

Mas, como anteriormente expuse, no constan los ingresos por Cuentas Intercambiables en el movimiento presupuestario a Diciembre de 1941 y deducidos éstos, el saldo efectivo no es sino el de S/ 250.548,58, que constituye el superávit para el ejercicio económico del año de 1942.

PRESUPUESTO DE 1942.—Las rentas para el ejercicio económico del año que me ocupa se calculó que ascenderían a la suma de **TRES MILLONES TRESCIENTOS SETENTISEIS MIL QUINIENTOS CUARENTIOCHO SU-CRES 58**(100, distribuidas en la siguiente forma:

INGRESOS

Superávit del año 1941, constante en el Presupuesto actual bajo las letras A E	S/ 250.548,58
Entradas del Impuesto Ferrocarrilero en la línea Sibambe—Cuenca	36.000,00
Porcentaje del Impuesto ferrocarrilero recaudado por la Cia. del Ferrocarril del Sur	120.000,00
Entradas de Explotación	1.500.000,00
Entradas por varios deudores de años anteriores y otras no previstas	100.000,00
Entradas por cuenta de Compañías extrañas: Guayaquil & Quito Ry. CO. y F. C. Quito-Emeraldas	360.000,00
Subvención fiscal para el F. C. en construcción	1.000.000,00
	<u>S/ 3.366.548,58</u>

EGRESOS

Oficina principal de la Junta Administrativa Gerencia	29.160,00
Auditoría	13.800,00
Tesorería	40.920,00
Gastos Generales: compra de muebles, útiles de escritorio, arrendamientos, aportes patronales a la Caja de Pensiones, pago de sueldos no reclamados del año 1941, etc.	17.400,00
	35.215,61

FERROCARRIL EN EXPLOTACION:

Oficinas de Sibambe	21.120,00
Vía, puentes y edificios	131.400,00
Transportación y Tráfico: petróleo, gasolina, lubricantes, carros motores, camionetas de	

equipaje, etc.	751.220,00
Mecánica y Talleres	55.200,00
Gastos Generales: arrendamiento de autocar- riles, carros de pasajeros, vagones de carga, locomotoras, pagos de aporte patronal a las Cajas de Pensiones y del Seguro, etc.	125.641,00
Pagos pendientes e inversiones: liquidación de servicios intercambiables con Compañías extrañas, renovación de durmientes, construc- ción y reparación de edificios, sueldos y jor- nales pendientes de 1941, compra de materia- les, herramientas, estudios y rectificaciones, amortización de empréstitos, pagos por mer- caderías perdidas, etc., etc.	999.289,72
ASESORIA TECNICA	10.000,00
FERROCARRIL EN CONSTRUCCION:	
Dirección	50.160,00
Gastos especiales: aporte patronal a la Caja de Pensiones	2.508,00
Construcciones: materiales, herramientas, dur- mientes, papelería, combustible, edificios, in- demnizaciones, deshaucios, aporte patronal, fondos de reserva, contratos, amortización de empréstitos, imprevistos, etc.	1.082.514,25
	<hr/>
	S/ 3.366.548,58

Este Presupuesto fué discutido y aprobado en las sesiones de 24 y 29 de Diciembre del año 1941, consultando sus ingresos a base de las rentas percibidas en dicho año.

Al considerar los egresos correspondientes a

sueldos de sus empleados, la Junta determinó una prudente alza en sus respectivas asignaciones mensuales, considerando la difícil situación que confronta la población con la elevación general de los precios de los artículos de primera necesidad, de los efectos de comercio y de los cánones de arrendamiento, etc., etc.

En sesión de 24 de Abril del año que decurre, por petición de los señores Gerente General y Auditor de este F. C. se reformó el Presupuesto, de acuerdo con las formalidades legales, suprimiendo de la partida (H) de los ingresos la suma de S/ 196.000,00. Con esta modificación, la partida que inicialmente constaba con la suma de S/ 1.500.000,00 quedó reducida a S/ 1.304.000,00. Esta reforma se llevó a efecto por cuanto los ingresos calculados en una época anormal —las dificultades creadas por la situación de guerra con el Perú— disminuyeron considerablemente una vez que el servicio de transportes para las Provincias de Loja y El Oro que efectuaba este Ferrocarril fué suprimido, al quedar expeditas las vías por las que dichas secciones territoriales realizan ordinariamente el tráfico comercial.

Consecuentemente con esta reforma se suprimieron varios cargos de la Sección en Explotación que habían sido creados por considerarlos indispensables para atender en la forma más eficaz y conveniente el intenso movimiento de

transportación a que dieron origen tan excepcionales circunstancias.

EXISTENCIAS.—Al inventario del año anterior realizado por uno de los Fiscalizadores de la Contraloría, a petición de esta Junta Administrativa, hay que agregar las compras efectuadas en el pte. año y que se detallan en el Informe del Auditor.

PEDIDOS DE MATERIALES.—Preocupación constante de la Junta ha sido el almacenamiento de los implementos, herramientas y materiales indispensables para asegurar el normal funcionamiento del F. C. en operación y la progresiva marcha de los trabajos que se llevan a cabo en la obra en Construcción. Con tal motivo, esta Corporación suscribió en tiempo oportuno fuertes pedidos al exterior; mas, la crisis general que se deja sentir en el mundo entero por efecto de la guerra, ha venido a obstaculizar tan nobles empeños en pro del mejoramiento de los servicios existentes y la continuación de las obras en el trayecto Tambo—Biblián, por cuanto aquellos importantes pedidos vienen siendo anulados en su mayor parte por las factorías a las cuales se encomendó su ejecución.

Con el objeto de mejorar, en parte, el incipiente servicio de transportación, la Junta, en una de sus sesiones resolvió la adquisición de carros de pasajeros por compra a la Compañía del F. C. del Sur, con cuyo Presidente se habían entablado ya conversaciones al respecto. Mas, a tiempo de perfeccionar la negociación, dicho funcionario la dejó sin efecto, posponiéndola para mejor oportunidad, en vista de las circunstancias anormales por las que atraviesa el comercio internacional.

Asimismo, la H. Junta resolvió adquirir dos autocarriles de la acreditada marca "Kalamazoo", que tan buenos servicios han prestado por largos años en este Ferrocarril, y cuya oferta, entre las que fueron presentadas, era la que más satisfacía, según los informes que al respecto presentaron los ingenieros Jizba y Carrasco.

Haciendo uso de US. \$ 24.360,00, cantidad asignada para esta ferrovía como cuota del Empréstito concedido al Gobierno del Ecuador por el Export & Import Bank de Washington, se dió por concluída dicha negociación, firmándose al efecto la N^o P por la suma de US \$ 28.500,00 CIF Guayaquil con el plazo de ocho meses para la entrega de los mencionados autocarriles. Por desgracia, en fecha posterior, dicha fábrica americana, por intermedio de su representante en el Ecuador, notificó a esta Junta con la anulación del pedido, alegando que las circunstancias de

guerra le imposibilitan cumplir con su compromiso. Obligar a la casa vendedora al cumplimiento del contrato hubiera sido materia de una reclamación diplomática: gestión que no pareció oportuno entablarla, por lo que aceptando tan inusitada respuesta, conformándose con la negativa, fué menester buscar nuevas casas, exportadoras que pudiesen proveer a este Ferrocarril de equipos semejantes.

Ventajosamente, la casa BUDA, representada en el Ecuador por la firma Andino & González, de Quito, firmó recientemente un contrato para la venta de dos autocarriles de mayor capacidad y mejores características técnicas, cuyo valor alcanza a la suma de US\$ 42.500,00 que serán pagados con la cuota del empréstito de que anteriormente hablara y el saldo con los fondos que administra esta Junta. Dada la significación e importancia de tal adquisición, se están activando todas las gestiones, a fin de que la referida negociación no tenga el resultado que la anterior. Al respecto, en uno de los correos aéreos últimos, se recibió una importante comunicación del Sr. E. F. Carbo, Adjunto Comercial de la Embajada del Ecuador en los EE. UU., en la cual manifiesta, con verdadera complacencia, que ha tenido ocasión de realizar gestiones muy especiales ante el Board of Economic Warfare, recomendando el pronto despacho de dichos autocarriles.

Las restricciones impuestas por las naciones en guerra, especialmente EE. UU. de donde se vienen adquiriendo la mayor parte de los materiales ferroviarios, como también hierro, acero, caucho, camiones de volquete, etc., etc., afectan, por desgracia, a estos mismos artículos, considerados esenciales y vitales para la guerra, y que, por consiguiente, los utilizan actualmente en sorprendente escala los países que intervienen en la contienda.

Mientras se confronte tan terrible mal, la Junta Administrativa, cual todas las Instituciones nacionales, tendrá que soportar circunstancias muy difíciles, y por consecuencia, la proceución de los trabajos ferroviarios—aspiración suprema del Austro Ecuatoriano— será necesariamente lenta y difícil.

EMPRESTITO.—La Junta Administrativa, en varias de sus sesiones, consideró la imposibilidad de llevar a feliz término las aspiraciones máximas de su programa, tanto por lo exiguo de la asignación fiscal como por la insuficiencia de las rentas provenientes de la Explotación. Con el laudable fin de incrementar en lo posible los trabajos de construcción de la vía férrea, mejorar los equipos del ramal en operación y poder llevar a efecto la negociación de los rieles del F. C. Ambato-Curaray, resolvió, pues, ges-

tionar ante el Exmo. Sr. Presidente Constitucional de la República la expedición de un decreto que la autorice para la contratación de un empréstito por la suma de SEIS MILLONES DE SUCRES; valor con el cual, de acuerdo con los estudios técnicos, le sería dable emprender en tan trascendentales mejoras y establecer el servicio ferroviario, como aspiración del momento, hasta la ciudad de Azogues, capital de la Provincia del Cañar.

Con tan plausible objeto sometió el proyecto a consideración del Ejecutivo, contemplando, entre otros, los particulares siguientes: importancia de la vía férrea Sibambe—Cuenca como arteria de comunicación para la defensa nacional; insuficiencia de la asignación fiscal para poder acometer la negociación de rieles necesarios para entregar a la explotación la importante sección Tambo—Biblián, que resolvería de inmediato el problema de transportación en que se hallan empeñadas las Provincias Azuayas; que la única forma de resolver tan trascendental problema consistía en apelar a la contratación de empréstitos internos o externos.

El Exmo. Sr. Presidente de la República, que tan benévolamente ha sabido acoger todo cuanto dice relación al progreso y mejoramiento de esta sección territorial, lo aceptó íntegramente y dictó, en consecuencia, el Decreto N^o 541 de 1^o de Abril del año en curso, que faculta a

esta Junta para que pueda contratar un empréstito en el País o en el Exterior, hasta por la suma de \$1 6'000.000,00, sentando como considerandos los mismos motivos invocados en la exposición en referencia.

Investida de tal facultad, no le quedaba a esta Junta Administrativa sino buscar la forma de llevar a cabo la financiación de los capitales requeridos. Con tal motivo, esta Presidencia, por delegación expresa de la misma, entrevistó en la Capital de la República al Exmo. Señor Boaz Long, Embajador Americano ante nuestro Gobierno, con el objeto de solicitar su valioso apoyo para la negociación del empréstito ante el Export & Import Bank de Washington. El Sr. Embajador aceptó gustoso la indicación y solicitó se le entregara para el objeto un "Memorandum" en el cual se dieran a conocer las finalidades de la Junta, la importancia de la ferrovía bajo distintos aspectos, el detalle de las inversiones y otros particulares que estimaba indispensables para que el Gobierno de los EE. UU. y la Institución que facilitara los capitales solicitados quedaran ilustrados convenientemente acerca del significado y utilidad de las inversiones requeridas.

Como una copia del memorandum referido se enviara al Embajador en Washington, Excelentísimo Sr. Capitán Dn. Colón Eloy Alfaro, solicitando su intervención y buenos oficios ante

las autoridades americanas, este alto funcionario diplomático, al exteriorizar su mejor voluntad en favor de los proyectos perseguidos y reiterar sus amables ofrecimientos, insinuó la conveniencia de que se formulara igual petición a la Corporación Ecuatoriana de Fomento; entidad de reciente creación en el País, tomando en cuenta que la operación solicitada se hallaba comprendida dentro del programa de obras contempladas en sus disposiciones estatutarias. Siguiendo dicha indicación, y por resolución de la H. Junta, elevóse a dicha entidad la petición en referencia y se espera confiadamente que su decisión será favorable a tan acariciadas aspiraciones.

NEGOCIACION DE RIELES DEL FERROCARRIL AL CURARAY.—Por gestiones de la Junta se llegó a conseguir que el Congreso Extraordinario, por acuerdo unánime de las Delegaciones del Tungurahua, Azuay y Cañar, decretara la autorización para la venta de los rieles de aquella vía, abandonada al tráfico por un largo espacio de tiempo. En conformidad con la disposición legislativa susodicha, el Excmo. Sr. Presidente de la República expidió el Decreto N^o 578, por el cual se autoriza al Ministro de OO. PP. y FF. CC., para que ordene el levantamiento de los rieles de la línea férrea Ambato—Peli-

leo y ceda, previo el pago del valor que fuere acordado, a la Junta Administrativa del F. C. Sibambe—Cuenca, para que los emplee en la enrielladura de la sección Tambo—Biblián.

Como en el indicado Decreto se determina que el precio que deberá pagar esta entidad por las pertenencias materia de la negociación, será fijado por tres Delegados que representen al Ministerio de Ferrocarriles, al Concejo Cantonal de Ambato—que, a su vez, tendrá la representación de los Municipios de Pelileo y Píllaro y de la Junta de Mejoras y OO. PP. de Baños—y a esta Junta Administrativa, los señores Ingenieros José M. Plaza, V. M. Garcés y Jaroslav Jizba, representantes en el orden indicado, llevaron a cabo tan importante cometido, discrepando, por desgracia, en la apreciación del valor de los materiales ferroviarios de dicha línea. Por tal motivo, el Sr. Ministro de OO. PP. y FF. CC. designó posteriormente al Ingeniero Sr. Granja Saona, como Perito dirimente en la materia; por lo que se espera que su dictámen facilitará el poder llegar cuanto antes a conclusiones convenientes.

RECLAMACIONES ANTE LA JUNTA DE CONSOLIDACION Y AMORTIZACION DE LA DEUDA INTERNA.—A fines del año 1939, al iniciar sus labores el Directorio General de los FF. CC. del Estado, de acuerdo con el Decreto Legisla-

tivo de 7 de Octubre de aquel año, dicha entidad encontró que el Gobierno del Ecuador adeudaba fuertes cantidades de dinero por concepto de compras de materiales de varias clases, durmientes, medicinas, etc., etc., suministrados para este Ferrocarril por particulares y firmas comerciales del país.

El Directorio, sin obligación legal alguna, sino simplemente inspirándose en el deseo de conservar el buen nombre de los FF. CC. del Estado, procedió a cancelar esos créditos, subrogándose, en cierto modo, en acreedor del Gobierno por los valores satisfechos a su nombre.

Los valores abonados por el Directorio General de los FF. CC. del Estado, correspondientes a esta línea, por los conceptos anteriormente expuestos, alcanzan a la suma de S/ 35.836,20, según consta de los certificados y la nómina detallada suministrada por el Sr. Auditor General de los FF. CC.

Por Decreto Legislativo de Octubre de 1940, la dirección y administración del F. C. Sibambe—Cuenca fué confiada a esta Junta Administrativa, la que, con igual criterio que el Directorio, satisfizo por diversos conceptos y a nombre del Gobierno, varios créditos que se hallaban pendientes y que alcanzaron a la suma de S/ 36.863,90, según lo detallan los comprobantes que se conservan en la Auditoría de esta Corporación.

Los valores cancelados por el Directorio General y por la Junta Administrativa del F. C. Sibambe—Cuenca, a nombre del Gobierno del Ecuador, alcanzan, pues, a la suma de S/ 72.700,10.

El 15 de Noviembre de 1941, por Decreto Ejecutivo N^o 1.338, se creó la Caja de Consolidación y Amortización de la Deuda Interna, anexa al Ministerio de Hacienda, con el noble propósito de proteger el buen crédito del Estado, mediante el estricto cumplimiento de las obligaciones contraídas en su nombre, en sustitución del organismo denominado «Junta de Crédito Público», cuyo complicado funcionamiento no permitía llenar con las condiciones que exigen servicios administrativos tan importantes como los de reconocimiento y pago de la Deuda Pública.

A dicha entidad se compareció en legal forma en Febrero del presente año, solicitando el reconocimiento y cancelación de lo que adeuda el Estado, o sean los S/ 72.700,10 pagados por el Directorio y por la Junta, y que por el caso de subrogación legal corresponden a esta última. La reclamación aludida obtendrá seguramente el reconocimiento de los derechos legítimamente alegados por esta Corporación, por lo que se espera confiadamente que pronto se efectuará la entrega de los Bonos con los cuales dicha Junta viene satisfaciendo aquellos adeudamientos.

FERROCARRIL EN EXPLOTACION.—La invasión de las fuerzas peruanas a nuestro territorio determinó un incremento notable en el transporte de pasajeros y carga para las Provincias del Cañar, Azuay, Loja y parte de El Oro, las que no contaban con otra vía que la de este Ferrocarril para su servicio. Esta circunstancia ocasionó, como es natural, la necesidad de contar con mayor número de convoyes para la descongestión del tráfico y, por consiguiente, de empleados que los dirijan. Hubo, pues, que duplicar el personal de esta sección y tomar en arriendo dos locomotoras, al F. C. Quito—Esmeraldas la una, y la otra a la Compañía del F. C. del Sur. Con las medidas adoptadas oportunamente, este F. C. pudo atender en la forma más eficiente al servicio de pasajeros y carga para las cuatro provincias, como al movimiento de tropas, armamento e impedimenta exigidos para los fines de la Defensa Nacional.

Con el objeto de proporcionar mayor comodidad a los turistas que desde la Costa se dirigen a esta ciudad, desde el mes de Diciembre del año pasado, hasta el de Mayo del presente, se restableció el servicio de autocarriles directos entre El Tambo y Durán, con carros arrendados a The Guayaquil & Quito Ry. Co. El resultado satisfizo verdaderamente, ya que se notó un aumento de turistas en relación con el movimiento registrado anteriormente. Este servicio que no

deja rendimiento alguno, lo ha mantenido, sin embargo, esta Junta como un acto de atención y pública cortesía.

Pasada la época invernal y suspendido el servicio de autocarriles, se estableció en forma definitiva el de transporte de pasajeros en conexión con el tren directo del F. C. del Sur; servicio que aprecian debidamente quienes lo utilizan.

El estado general de la ferrovía, según se desprende de los informes suministrados por el Ingeniero Consultor Sr. Jizba, es altamente satisfactorio; pues se ha renovado constantemente el material fijo e incrementado el número de trabajadores encargados de mantenerla expedita para el tráfico de los trenes. En el tiempo que abarca este Informe, se han renovado 2.672 traviesas de la costa y 11.000 de la sierra, 28.231 clavos, 2.931 pernos, 139 chavetas y 1.670 zapatas de resistencia. Agotadas las existencias no fué posible continuar tan importantes trabajos; mas, las cantidades apreciables que de estos últimos materiales llegaron recientemente, facilitarán las labores de reparación que aseguren más y más la solidez de la línea.

En las líneas telegráficas y telefónicas se han introducido mejoras muy significativas, a fin de asegurar la mayor perfección de tan importantes servicios.

La Estación de Sibambe cuenta, asimismo,

con un cómodo, edificio con salas de espera para los pasajeros de primera y de segunda y dotado de todas las comodidades requeridas.

FERROCARRIL EN CONSTRUCCION.—Los informes de los Ingenieros señores Jaroslav Jizba y Alfonso Cevallos, Consultor Técnico y Director de los trabajos de Construcción, en el orden indicado, dan a conocer debidamente las obras llevadas a cabo en esta importante sección del F. C. Sibambe—Cuenca.

La circunstancia que dejo expresada no me exime de que bosqueje, aunque sea brevemente, las impresiones recibidas en las visitas realizadas a este Departamento Ferrocarrilero en el cual, bien puede decirse, cifra esta Junta Administrativa sus máximos anhelos.

Concluidos y aprobados los estudios que mediante contrata con el Ingeniero don Benigno Malo Crespo, mandó realizar esta entidad, desde la localidad denominada «Mosquera» hasta el cruce del río de Azogues, inmediatamente se dió comienzo al trabajo de los terraplenes; los que se han llevado a cabo con notable celeridad, no obstante las dificultades ofrecidas por el terreno, ora por lo movedizo y deleznable de su constitución, ora por lo inquebrantable de las rocas que, en larga extensión, flan-

quean las montañas entre las cuales se abre paso la vía.

La técnica y el esfuerzo, venciendo tan grandes dificultades, han permitido, sin embargo, que con insignificantes interrupciones, los terraplenes por los cuales pronto avanzará el Ferrocarril, se hallen terminados hasta muy cerca del centro parroquial de Biblián. Con todo, para la realización de tan ingente trabajo, menester ha sido rellenar hondonadas, tajar montañas, hender sus entrañas de granito, desafiando riesgos y peligros de todo género, cual aconteció en la sección denominada «Nuño Loma», en donde la localización tuvo que afrontar obstáculos muy serios. Dicha trocha, que cubre la extensión de más de un kilómetro, constituye un solo macizo roqueño en el que se han efectuado cortes atrevidos hasta de treinta metros de elevación, que bordean profundos abismos, construyéndose túneles de considerable extensión tallados en roca viva.

El número de kilómetros que abarcan los trabajos descritos es el de 15. En esta sección la vía mantiene invariablemente una gradiente del 3 ‰, y dejando atrás los páramos y la alta montaña atraviesa campos fértiles y pintorescos, en los cuales el cultivo de los cereales y el fomento de la ganadería ocupan las actividades de sus pobladores. Muy cerca de estos sitios demoran las minas de carbón de piedra, cuya ri-

queza nunca puede ser bien ponderada, y a cuya explotación dará origen, indudablemente, la extensión de la línea férrea hasta dicha población.

Entre Tambo y Mosquera, sección en la cual se desarrollaron las actividades del año anterior, también se han llevado a cabo importantes obras que quedaron inconclusas. Así, por ejemplo, puentes de mampostería y acero sobre los ríos «Silante» y «San Pedro», la gran alcantarilla de «Molobog» y otras de menor importancia se hallan totalmente concluidas. Los pantanos de «Gúlag», que dificultades tan grandes ofrecieron para el afirmado de la vía, han sido desecados en su totalidad. También se encuentra concluido el túnel artificial de «Mosquera»; obra de gran aliento que hubo de emprenderse forzosamente para evitar el inminente riesgo que ofrecía el descenso de los elevados taludes de la montaña y que amenazaban sofocar la vía.

El promedio de trabajadores que diariamente se ha empleado en las labores de construcción, ha sido de 800.

Empeño constante de esta Junta fué siempre elevar aquella cifra, a cuyo fin suscribiéronse oportunamente fuertes pedidos de herramientas a los EE. UU. Las vicisitudes por que atraviesa el comercio internacional, han constituido un óbice para estos deseos, puesto que, como queda ya dicho, varios pedidos no han sido a-

tendidos hasta hoy, a causa de las dificultades y limitaciones que soporta nuestra exportación.

A pesar de todo, con la dotación de materiales y herramientas con que cuentan actualmente los almacenes de este Departamento, los terraplenes avanzarán metódicamente de Biblián hacia adelante: en tanto que, con los trabajos llevados a cabo hasta la fecha, como en reiteradas ocasiones y en distintos documentos lo ha expresado esta Junta Administrativa, la obra entre Tambo y Biblián se halla expedita para recibir la superestructura y permitir, por consiguiente, establecer el servicio ferroviario en tan importante trayecto.

DEPARTAMENTO DE CONSULTA.—Al frente del mismo, al igual que en el año anterior, se halla el competente ingeniero checoslovaco Sr. Jaroslav Jizba, tan conocido en el país por su alta preparación técnica. En este año ha presentado ininterrumpidamente los informes de sus visitas mensuales a este ferrocarril, tanto en el Departamento de Explotación como en el de Construcción. También ha presentado a esta Junta Administrativa informes relativos a los tipos de maquinarias y equipos de conveniente adquisición, planos y presupuestos sobre las obras en proyecto o ejecución y memorandums referentes a modificaciones de la línea en opera-

ción y sobre el retiro de los rieles del F. C. al Curaray.

PUBLICACIONES.—En el presente año se ha seguido editando el periódico denominado «EL FERROCARRIL AUSTRAL», que ha circulado profusamente, llevando a conocimiento de las entidades oficiales y del público todas las gestiones de la Junta encaminadas al perfeccionamiento de los servicios, sus Presupuestos, cuentas y balances de Auditoría, informes de los Jefes de los distintos Departamentos y, en suma, todos los datos referentes a sus actividades y sus proyectos.

CONCLUSION.—Antes de terminar este Informe no puedo por menos que consignar, de modo especial, el desinterés, la abnegación y el patriotismo con que los señores Vocales, coadyuvando a las labores de la Presidencia, han colaborado en todo momento, interesándose por el mejoramiento de los servicios ferroviarios y la realización de los proyectos tan vivamente acariciados por la Junta. Sus merecimientos, su preparación y sus constantes desvelos honran altamente a las Instituciones cuya representación les fué confiada y les hace dignos de la gratitud de la ciudadanía.

Lo mismo me cabe expresar de los Jefes y empleados de las distintas dependencias, en quienes se ha encontrado siempre el sano espíritu de cooperación y el más decidido empeño de llenar cumplidamente con sus obligaciones.

Y si alguna que otra vez, ocurrieron, por desgracia, incorrecciones manifiestas en el cumplimiento de los deberes, la sanción merecida se dejó sentir inexorablemente, estableciendo, de este modo, precedentes altamente ejemplarizadores para lo futuro.

Debo concluir:

Un afán incesante de mejoramiento, para lo cual no se han escatimado en todo momento gestiones y labores de todo género, en el cívico empeño de coronar la obra ferrocarrilera en consonancia con los anhelos del Supremo Gobierno y de estos pueblos; un esfuerzo constante aplicado a los trabajos cuya ejecución ha sido dable llevar adelante, tanto en lo que respecta al mejoramiento de la vía en operación, como al avance del ramal en construcción; fé en los proyectos mediante los cuales quedarán resueltas las dificultades que volvían inabordable el problema ferroviario del austro ecuatoriano; resolución inquebrantable de vencerlas, no obstante las perspectivas sombrías que presenta el horizonte de las relaciones comerciales internacionales: he ahí, en síntesis, las realidades y las esperanzas los ideales y los esfuerzos de la Junta Admi.

nistrativa del F. C. Sibambe—Cuenca en el año decurrido, que no dudo serán avalorados justamente por los HH. e ilustrados miembros de la Legislatura.

SEÑOR PRESIDENTE,

Enrique Arízaga Toral,

PRESIDENTE DE LA JUNTA ADMINISTRATIVA
DEL FERROCARRIL SIBAMBE—CUENCA.

ANEXOS

INFORME

*del Ingeniero Consultor sobre las labores
realizadas durante el año 1941—1942
en el Ferrocarril Sibambe—Cuenca*

Quito, a 7 de Julio de 1942.

Señor Presidente de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe—Cuenca.

Cuenca.

De acuerdo con lo dispuesto por Ud. en su atenta Circular de fecha 11 de Junio del presente año, cúpleme enviarle el informe de las labores realizadas por el suscrito como Ingenie-

ro Consultor del Ferrocarril de su digna Presidencia; dentro del lapso transcurrido entre Julio de 1941 y Junio inclusive del presente año.

Durante este tiempo he realizado viajes periódicos de inspección a la obra, habiendo presentado en cada uno el respectivo informe, acerca tanto del estado de la sección en explotación como del de la construcción.

Las fechas en que he efectuado los viajes de inspección han sido las siguientes:

Año 1941.—Julio 14 hasta 18; Septiembre 22 al 27; Noviembre 9 al 12. Año 1942.—Febrero 23 al 27; Abril 3 al 8; Junio 21 al 26.

Además efectué un viaje al Ferrocarril Ambato—Pelileo para el avalúo del material de la superestructura que la Junta intenta adquirir para usarlo en la sección Tambo—Biblián, en los días del 26 al 28 de Marzo de este año.

En total he invertido en los viajes de inspección 35 días.

Además de estos viajes he atendido, en mi Oficina en Quito, a la revisión de los planos presentados por el contratista Ing. Benigno Malo C., y, donde ha sido necesario, he efectuado estudios de la localización definitiva de la línea en los planos topográficos elaborados por dicho Ingeniero. A base de los datos de topografía exacta que me han sido suministrados, tanto por el Ing. Malo como por la sección de construcción diseñé los proyectos de las dos obras de arte ma-

yores, una en el Km. 85, 3 — 4, en el cruce de la vía con el valle del río "Ventanas" y otra en el Km. 105, 6 — 7, en el cruce con el río "Cazh-cay". En ambos casos he efectuado estudios comparativos entre los costos de puente de arco de hormigón de 10 mts. de luz y de alcantarilla de 3 x 4 metros, habiendo recomendado la adopción de la última por el menor gasto, por una parte, y por la mayor seguridad de la obra de arte, puesto que se trata en ambos casos de terrenos deleznales.

Además del informe sobre el avalúo de los gastos necesarios para el levantamiento de los rieles del Ferrocarril Ambato—Pelileo, he presentado a la Junta un informe sobre la conveniencia del tipo de locomotoras que debería adoptarse para las futuras adquisiciones. Otro informe detallado trató sobre las sugerencias acerca de cómo pudiera mejorarse la alineación tanto horizontal como vertical y con esto la capacidad de la vía para el transporte, en la parte entre las Estaciones de Sibambe y Tambo. Todos estos tres informes fueron elaborados por mí, en unión con el Sr. Gerente General, Dr. Gabriel Carrasco.

Para ilustrar más detalladamente mi actuación como Ingeniero Consultor, me permito adjuntar, en resumen, lo que he tratado en mis reportes sobre los viajes de inspección.

Julio 14 al 18 de 1941.—Conveniencia de

formar un plan general para efectuar, en el lapso de varios años, el mejoramiento de la alineación horizontal y vertical de la vía en explotación. Descripción del estado de los trabajos de terraplenes y de obras de arte en la sección Tambo—Mosquera, desvío del cauce del río Silante y estribo del puente San Pedro, instrucciones sobre el modo de hacer allí los cimientos, insinuaciones sobre la estabilización del terreno pantanoso entre la quebrada de "Ventanas" y el paso del mismo nombre, organización del acarreo de materiales para las obras de arte entre Ventanas y Mosquera. Informe sobre la labor del Equipo de Estudios. Planos normales de alcantarillas y atarjeas.

Septiembre 22 al 27.—Línea en explotación. Necesidad de completar los clavos de la vía.—Construcción.—Conveniencia de profundizar el cauce del río San Pedro más abajo de la desembocadura del río Silante, estado del trabajo del puente sobre este río. Conveniencia de construir una rampa en el sitio del puente San Pedro para el acarreo de arena y cascajo. Estado del trabajo de los estribos del puente San Pedro. Estado del trabajo de los desbanques entre la quebrada Molobog y el paso de "Ventanas", sugerencias del procedimiento en los trabajos en el pantano de la sección "Gúlag", conveniencia de construir allí una alcantarilla del sistema "Armco". Desalojamiento de derrumbes entre

"Ventanas" y Mosquera. Conveniencia de dejar espacios debajo de las cerchas en el revestimiento del túnel de Mosquera para que puedan pasar por allí los camiones. Descripción del trabajo de desbanques en la sección Mosquera—Ñuñuloma. Informe sobre las labores del equipo de estudios, insinuaciones sobre la localización de la estación para el pueblo de Biblián. Conveniencia de proseguir con los estudios hasta la ciudad de Azogues.

Noviembre 9 al 12.—Descripción del estado de la vía en explotación, de los trabajos de mejoramiento de la curvatura y de la reparación de un muro desplomado. Ampliación de Bodegas en el Tambo. Insinuación para que la Junta organice el transporte de mercadería entre el Tambo y Cuenca para descongestionar las bodegas en El Tambo. Conveniencia de adquirir otra locomotora pesada o efectuar un cambio más frecuente de durmientes entre Sibambe y Tipococha con los de madera de guayacán. Trabajos de ampliación del patio en Tipococha.

Construcción: Estado del trabajo del puente "Silante", sugerencia para la protección del dique a través del cauce antiguo del río. Puente San Pedro; insinuaciones sobre el procedimiento a seguirse para el transporte y montaje de la superestructura metálica. Fabricación de tubos de hormigón, instrucciones sobre su reforzamiento. Informe sobre los trabajos de desalojamiento de

derrumbes y de construcción de alcantarillas en la sección "Molobog"—"Ventanas". Insinuación sobre la manera de colocar tubos de hormigón en la sección del pantano de "Gúlag" en caso de que no fuera posible conseguir tubos "Armco". Razones del por qué el revestimiento del túnel de Mosquera no progresa en forma satisfactoria. Insinuación de emplear otro camión para el transporte de materiales para las obras de arte. Reclamamos del destajista encargado de los trabajos de revestimiento en "Mosquera". Reporte sobre el trabajo de desbanques en la sección Mosquera—Ñuñoloma. Insinuación sobre la colocación de tubería en ambos costados de las quebradas sirviendo una de emergencia en caso de que la otra se taparía.

Sección Estudios.—Conveniencia de volver a replantear unos 500 mts. en el cruce con la quebrada «Cazheay». Recomendación del trazado de la faja de terreno que ocuparía la vía para facilitar los trabajos agrícolas.

Febrero 22 al 27 de 1942.—Sección en explotación.—Estado de la construcción de salas de espera y servicios higiénicos en Sibambe. Observaciones sobre los trabajos de mejoramiento que se ejecutan en la vía, estado en que se encuentra la superestructura.

Sección construcción.—Terminación del puente Silante. Reporte sobre el transporte de la estructura metálica al sitio del puente sobre el

San Pedro; andamiaje para el montaje de esta estructura metálica. Instrucciones sobre los trabajos previos al montaje de la estructura metálica. Derrumbes en la vía. Estado de la construcción de la alcantarilla de "Ventanas". Estabilidad de la vía en las partes de los pantanos. Conveniencia de construir badenes en las cabezeras de los rellenos grandes. Replanteo definitivo en el túnel de «El Trébol». Modo de cómo debe procederse para comprobar las dimensiones exactas del túnel. Peligros en el trabajo de revestimiento del túnel de Mosquera. Conveniencia de llevar piedra desde el río San Pedro en lugar de Molino—Huaico. Observaciones respecto de la resistencia de los tubos de hormigón. Sección Mosquera—Papaloma. Conveniencia de acortar el socavón en el Km. 97, 1. Lo mismo referente al túnel en el Km. 98, 3. Insinuaciones acerca de cómo rehabilitar los terrenos agrícolas cubiertos con tierra estéril extraída de los cortes en el Km. 99, 3. Tiempo probablemente necesario para terminar los desbanques de esta sección y conveniencia de seguir adelante con los trabajos en la sección siguiente. Insinuación sobre la indemnización a los pequeños propietarios. Reporte sobre una minga cerca del pueblo de Biblián.

Sección Estudios.—Reporte sobre la inspección de la sección Molino—Huaico—Río Burgay. Conveniencia de ampliar la topografía en el cru-

ce de la vía con este río para el proyecto de una obra de defensa. Posibilidad de acercar la estación al pueblo de Biblián. Sugerencia de prolongar la vía hasta la ciudad de Azogues y razones para tal sugerencia.

Mayo 3 al 8.—Informe sobre el estado de la vía Sibambe—Tambo. Probables causas de derrumbes ocurridos entre los Kms. 19,5 y 21,5. Conveniencia de adquirir taladros mecánicos portátiles para el pronto desalojamiento de piedras caídas a la vía.

Vía en construcción Tambo—Biblián.—Sugerencias para la limpieza del cauce del río San Pedro más abajo de la desembocadura del río Silante. Puente San Pedro. Revestimiento del túnel en el km. 77,7. Derrumbes en la vía. Conveniencia de construir una atarjea de emergencia debajo del relleno en el km. 83. Lo mismo referente al relleno en el km. 89,8. Protección del pie de un relleno en el km. 85,2. Daños al relleno en el km. 86,5. Estado de la vía entre los kms. 87 y 89,5. Desalojamiento del material sobrepuesto a los taludes en el corte de «Gúlag». Conveniencia de emplear para un relleno en el km. 88,7, material más apropiado. Derrumbes en el corte del paso «Ventanas». Necesidad de completar el ancho del relleno en la sección «El Trébol». Derrumbes en la sección Mosquera—Ñuñu Loma. Estado del trabajo en la perforación de los túneles en los

kms. 98,6 y 98,7. Otra sugerencia para rehabilitación de terrenos agrícolas en el km. 99,3. Necesidad de cambiar el trazo en el km. 100,2 por la mala calidad del terreno. Estado de los trabajos en la continuación de la sección hasta pasar el río Cazhacay. Sugerencias de adquirir más rieles decauville para facilitar el trabajo durante el invierno en terreno arcilloso y gredoso. Necesidad de emplear otro camión. Terminación del revestimiento del túnel de Mosquera; sugerencias sobre el modo cómo seguir adelante con el acarreo de material a las obras de arte. Insinuación del Sr. Gerente General sobre el empleo de alcantarillas abiertas. Sugerencia del Sr. Ingeniero Director sobre la conveniencia de emplear un fondo rotativo para efectuar compras menores de material en Biblián y Azogues. Reporte sobre la labor del Equipo de Estudios. Insinuación sobre el estudio de mejoramiento del empalme del ferrocarril Sibambe—Cuenca, en Sibambe, con la línea del ferrocarril Guayaquil—Quito.

Junio 21 al 26.—Informe sobre el estado de la vía enriellada; sugerencias sobre el modo de evitar descarrilamientos en ciertos carros de carga. Sección Tambo—Mosquera. Estado de los terraplenes; reparación del puente provisional en la quebrada «Ventanas», sugerencia de plantar árboles de eucaliptus en las hondonadas húmedas; desperfectos en los cortes de «Gúlag» y pa-

so de «Ventanas». Conveniencia de solidificar partes lodosas de terraplenes para habilitarlos para el tráfico de vehículos motorizados.—Sección Mosquera—cruce con la carretera.—Alcantarillas de tubos de hormigón reforzados; sugerencia sobre la participación de los destajistas en las indemnizaciones ocasionadas por accidentes de trabajo. Estado del trabajo en los túneles de Nuño-Loma. Conveniencia del cambio del trazo en el Km. 100, 2. Insinuaciones sobre la formación de taludes más fuertes en un relleno. Sugerencias de efectuar un préstamo para acortar el tiempo necesario para la construcción del relleno grande del lazo. Necesidad de efectuar un mayor desbanque en el cruce de la vía con la carretera.—Sección desde el cruce de la carretera en dirección a Biblián. Sugerencia de no formar rellenos con la capa superior del terreno arcilloso. Recomendación de no principiar con nuevos desbanques mientras no se terminen las partes anteriores.

Con lo expuesto, creo haber cumplido con la insinuación del Sr. Presidente.

De Ud. atto. y S. S.

JAROSLAV V. JIZBA
Ingeniero Consultor

INFORME

*presentado por el Director de los trabajos
efectuados en la sección construcción del
Ferrocarril Sibambe—Cuenca, desde
el 1º de Agosto de 1941 hasta el
1º de Junio de 1942*

*Trayecto desde El Tambo (km. 69,4), hasta
el punto denominado «Mosquera» (km. 93,4).—
En esta extensión de 24 kilómetros, los terra-
plenes han sido terminados, faltando únicamen-
te un relleno en la quebrada «Ventanas» (km.
85,2), cuya alcantarilla se construye en la ac-
tualidad, debiendo estar terminado este trabajo
después de poco tiempo.*

Durante la época de verano se ha efectuado, sin ningún inconveniente, el tráfico de carros motorizados, con apreciable economía de tiempo y combustible, por la carretera. Este servicio ha sido suspendido por el fuerte invierno que ha producido algunos derrumbes, los mismos que se encuentran limpiando a fin de restablecer el tránsito.

En este trayecto, y en el transecurso de los diez meses que comprende el presente informe, se han efectuado los siguientes trabajos:

Puente sobre el «Río Silante».—Este puente de mampostería, de 10 metros de luz, se lo construyó en seco para luego desviar su cauce. Los trabajos de mampostería; nuevo cauce, dique seco y relleno sobre el antiguo cauce, fueron terminados en los primeros días del mes de Octubre; habiéndose dado principio a los trabajos en la segunda quincena de Agosto.

Se ha removido 890,60 M3. de roca dura, con el costo de s/. 2.975.10; en el nuevo cauce; 767,50 M3. de conglomerado duro, con el valor de s/. 1.416.85 en el relleno y 271,25 M3. con el costo de s/. 683.60 en el dique seco.

En materiales y mano de obra de la mampostería se ha gastado s/. 7.390.40 lo que viene a dar un costo total de toda la obra de s/. 15.614.35.

En el trayecto del km. 74 al km. 77.—Se ha removido 1.614.20 M3. de roca dura, con un

costo de s/. 3.535.50, a fin de completar el ancho de la vía, especialmente en las curvas.

Puente sobre el Río «San Pedro».—Los estribos para la armada de las vigas de acero se hallan terminados, habiéndose transportado las cuatro vigas desde la Estación «El Tambo» hasta el lugar de su colocación con la ayuda de un tractor, prestado por la Compañía Ambursen.

Habiéndose terminado la cercha para la armada, se ha dado comienzo a los trabajos para su colocación y remachada.

En el desvío de cauce, excavación, bombeo fundaciones y cercha, se ha gastado s/. 24.272.20.

En el km. 86,2 «Quebrada Molobog».—Se ha excavado 2.453.80 M3. de conglomerado duro, con el costo de s/. 4.922.00, habiéndose terminado con esto, los cortes de dicha quebrada.

En el km. 85,2 «Quebrada Ventanas».—Se hizo una variante de la línea, escogiendo mejor terreno. Se han terminado los cortes, dejando los bancos necesarios para efectuar el relleno, una vez que se termine la construcción de la alcantarilla de 3,00 metros de luz.

Se han excavado 1.081.40 M3., con un valor de s/. 1.493.30. La construcción de la alcantarilla hubo que suspenderla por falta de un camión para el transporte de materiales, habiéndose efectuado solamente las fundaciones de un muro. Desde la presente quincena, se han instalado nuevamente los trabajos de mampostería.

Desde el km. 87 hasta el km. 90.—Se ha efectuado una serie de variantes, especialmente en los cortes altos y rellenos, en terreno pantanoso en vista de los grandes derrumbes producidos y de la poca consistencia del terreno para soportar el peso de los rellenos.

En los cortes se ha sacado la línea procurando no desmejorar la alineación, y en los terrenos pantanosos se han construido zanjas de drenaje con tubería de barro cocido.

En este mismo trayecto se encuentra el pantano llamado «GULAG» (km. 89,4) en el que, se han efectuado grandes trabajos de drenaje y desalojamiento de fango de los taludes, a fin de disminuir su peso. Con estas medidas se ha podido terminar los cortes, los que, habiendo soportado ya un invierno, se han mantenido sin producirse derrumbes, salvo un pequeño levantamiento en la rasante en la pequeña extensión de 40 metros.

Con las cuadrillas de mantenimiento se construyen más zanjas de drenaje y se seguirá aligerando el peso de la tierra sobre los taludes, a fin de conseguir su estabilidad.

En estos trabajos, principados con anterioridad a las fechas del presente informe, se han removido 7.876.40 M3. con el costo de \$1.12.222.30.

Desde el Km. 90 al Km. 94.—Se han terminado todos los cortes y algunas variantes, con el

movimiento de 6.980,70 M3. de tierra dura, con el costo de \$1 8:497,40.

En este trayecto se encuentra el Túnel N° 3 (EL TREBOL) de 127 metros de largo, cuya perforación está terminada, faltando únicamente la construcción de las portadas.

El túnel N° 4 (MOSQUERA) de 85 metros de largo.—Se terminó su perforación y revestimiento completo, la primera quincena de Mayo del presente año.

En los trabajos de perforación, con un volumen de 2.158,20 M3. se ha pagado la cantidad de \$1 7.289,75; en desalojar 2.158,20 M3. de derrumbes \$1 3.994,80; en préstamo y relleno sobre la bóveda \$1 689,30 por 460.80 M3.

Los trabajos de revestimiento han costado la suma de \$1 32.184,70 por 1.078, 30 M3., de mampostería, dando un costo total de \$1 44.158,55.

Desde Mosquera Km. 93,4 hasta el Km. 97,0. Entrada a la parte rocosa llamada «ÑUÑO-LOMA», se ha terminado los terraplenes, principados con anterioridad a la fecha del presente informe, con el siguiente movimiento de tierras: 9.266,70 M3, con el costo de \$1 11.726,80.

Solo falta por construirse en esta sección 3 alcantarillas de 1,50 de luz.

Desde el Km. 97 hasta el Km. 98,9.—Comprende la sección rocosa de «ÑUÑO-LOMA», cuyos trabajos se encuentran avanzados, pudiendo terminarse hasta después de dos meses.

Se ha removido 32.498,80 M3. con el valor de S[80.896,90. En esta misma sección se han proyectado 2 túneles de 37 metros y 26,50; el primero está al concluirse, faltando solamente 4 metros de banco ya que la bóveda está terminada; del segundo se han hecho los frontones, pero en vista de la mala calidad del terreno presentado, se proyecta hacer corte abierto.

En el Túnel N^o 5, de 37 metros de largo se ha excavado 803,70 M3. con el valor de S[3.071,10 y en el N^o 6, 550,15 M3. con un valor de S[2.300,40.

En la sección Papaloma.—Comprendida entre los Kms. 99 al 104,4, (segundo cruce de la carretera al Tambo), están terminados los 5 kilómetros de terraplenes, faltando por conseguirse solo 400 metros.

El movimiento de tierras es de 88.792,30 M3. con el costo de S[150.003,40.

Desde el Km. 104,4 al Km. 107.—Actualmente se halla aquí la última cuadrilla de construcción. Se han removido 22.813,00 M3. con el costo de S[28.834,70.

Para llegar a la población de Biblián (Km. 110) nos falta 3 kilómetros, los mismos que en el transcurso del presente año, será posible terminarlos.

Por la mala calidad del terreno, en casi todo el trabajo se producen derrumbes durante la construcción, aumentando enormemente la cu-

bicación. El desalojamiento de dichos derrumbes entre los Kms. 93 al Km. 107, comprenden 25.532,70 M3. con el costo de S[36.177,70.

En los trabajos de mantenimiento y lastrado de la vía entre los Kms. 70 al 94, se ha gastado la suma de S[39.127,00.

Habiéndose dedicado el único camión de la obra al transporte de materiales para el revestimiento del Túnel de Mosquera, no ha sido posible atender las obras de mampostería, faltando por conseguirse todas las atarjeas entre los kilómetros 88 al 93 y desde el Km. 94 al 107.

Para las atarjeas de los lugares donde no se encuentra la piedra cerca, se han fabricado tubos de cemento, teniendo actualmente una regular cantidad para ser transportados y colocados en sus sitios.

En la fabricación de 411 tubos de hormigón se ha gastado en materiales y mano de obra la cantidad de S[8.734,90.

La sección de estudios y localización, desde Papaloma hasta el paso del Río de Azogues, fue efectuada por contrato celebrado con el Sr. Ingeniero Benigno Malo Crespo, cuyos trabajos en el terreno han sido terminados.

De Ud., atentamente,

ING. ALFONSO CEVALLOS V.

Director de la Construcción

INFORME

*del Gerente General del Ferrocarril
Sibambe—Cuenca*

Nariz del Diablo, a 7 de Julio de 1942.

Señor Presidente de la H. Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe—Cuenca.

Cuenca.

Señor Presidente:

Me permito llevar a conocimiento de Ud., un resumen de los principales trabajos y actividades realizados en la Sección Explotación, de este Ferrocarril, en el lapso comprendido, entre el 1º de Agosto del año próximo pasado y el 30 de Junio del presente.

ADMINISTRACION.—Debido al gran transporte de pasajeros y carga que había que efectuar desde el mes de agosto a Diciembre del año pasado, como consecuencia de la invasión de las fuerzas peruanas a la Provincia de El Oro, en que todo el servicio para las cuatro Provincias Australes, se hizo por este ferrocarril, hubo de aumentarse los medios de transporte y el número de personal; creando un nuevo empleado de control de la Guayaquil and Quito, una tripulación extra, Ayudantes del Jefe de Estación del Tambo y otros más. Asimismo, hubo que obtener en arriendo dos locomotoras; una del Ferrocarril Quito Esmeraldas y otra de la Guayaquil and Quito, por las que pagábamos un arriendo de \$1 150.00 y \$1 250.00 respectivamente, con lo que pudimos dar un servicio eficiente al público. Luego que pasaron las necesidades y volvieron las cosas a su estado normal, se suprimieron los empleados; tanto el de la Guayaquil and Quito, como los varios otros que fueron creados por la emergencia.

TALLERES.—Estos, a pesar de que no tienen sino una maquinaria y herramienta deficiente, las apenas necesarias para los casos de urgencia, sin embargo, se ha atendido y compuesto locomotoras, coches de pasajeros, autocarriles, carros de carga y plataformas, de manera que por esta causa no han sufrido retraso

los servicios de transporte. Se ha construido íntegramente un autocarril, con un Motor Ford que se pidió el año pasado a los Estados Unidos, el que está prestando ya sus servicios, siendo este más seguro, cómodo y suave, que los que habían anteriormente. Su costo, dado el valor que tienen generalmente estos vehículos, resulta sumamente bajo, ya que no alcanza a 15.000 sucres, inclusive el valor del Motor. Se han reparado grandes cantidades de herramientas, especialmente en estos días en que se repara o más bien dicho se reconstruye gran parte de palas, picos y carretillas de la Construcción, que estaban consideradas ya como inservibles y se les está dando nueva vida, lo que representa una gran economía, dada la dificultad de conseguir y el altísimo precio de estas herramientas. Entre las varias cosas construidas en el taller, merece anotarse una caja de hierro para la Estación de El Tambo, la que por sus características da confianza de que no podrán sustraerse las cosas depositadas allí ni menos ser transportada por su gran peso; prestando mayor seguridad que algunas de las ofrecidas en venta. Como la mayor parte de material empleado en esta caja, era de un caldero pequeño y fuera de uso, su costo casi puede reducirse a la mano de obra, con más el valor de la cerradura y candado de seguridad, siendo esto algo más de S/ 150,00.

TRANSPORTE.—El servicio de pasajeros y carga ha sido mucho más intenso que en épocas anteriores; especialmente durante los meses que tuvieron que evacuar los habitantes de la Provincia de El Oro, al mismo tiempo que los artículos, tanto para parte de esa Provincia, como para la de Loja se transportaba por medio de este Ferrocarril; llegando el caso de que en el mes de Noviembre se movilizaron en ambas direcciones, 361 carros entre coches de pasajeros y convoyes de carga. En resumen, durante los once meses se transportaron 3.366 de estos carros en ambos sentidos. También están incluidos en este número los carros que transportaban tropa, trabajo que se hizo con toda actividad, dándose el caso que en un día se movilizaron 24 carros con tropa. Con el objeto de dar facilidades a los turistas, que vienen de la costa a pasar su época invernal, se estableció como el año anterior el servicio de Autocarriles directos, entre el Tambo y Durán, para lo cual se arrendó a la «Guayaquil and Quito» los que tienen para el servicio público. El resultado fue satisfactorio, habiendo aumentado el número de turistas con relación al año anterior. Asimismo y con el objeto de dar facilidades, se ha establecido en forma definitiva un servicio de Autocarriles en conexión con el tren directo que pasa por este lugar a las 6 p. m. en dirección a Guayaquil; de tal manera que los que

usan estos vehículos, salen de Cuenca a las 11 a. m., hora muy cómoda y llegan a Guayaquil a las 10 y 30 p. m.

Las interrupciones debidas al invierno, que fue bastante riguroso en el mes de Mayo, han sido relativamente pequeñas, especialmente si se compara con épocas anteriores. Igualmente, debido a la renovación constante de material fijo, los descarrilamientos han disminuído en forma notable, encontrándose la línea en buenas condiciones. Para ello basta considerar, que si en los años anteriores, teníamos un promedio de un descarrilamiento por cada mil kilómetros de recorrido de las Locomotoras, en la época actual ha rebajado a 0,2 por el mismo número de kilómetros recorridos. No queda la menor duda que las interrupciones rebajarán más en el próximo año, debido a las notables reformas y fuertes renovaciones de material fijo que se continuará haciendo, como manifestaré después, al tratar de la Vía. Algunas demoras, son ocasionadas por la indispensable necesidad de reparar la Locomotora que hace el servicio de pasajeros, lo que se obviaría al tener una nueva, de esta manera estaría una siempre arreglada para salir en tiempo estricto. El servicio de pasajeros no tendría nada que desear, caso de que lleguen los Autocarriles pedidos hace algún tiempo; entonces se podrá establecer un nuevo

horario, con salida de Sibambe a las 11 y 20 a. m., llegada en El Tambo a la 2 p. m. y en Cuenca antes de las 5 p. m. De regreso podría salir de esa ciudad a las 5 a. m. para estar en el Tambo a las 7 y 50 a. m. y luego en Sibambe a las 10 y 40 a. m. con lo que el público quedaría satisfecho.

También se ha mejorado el servicio público, con la creación de dos Estaciones intermedias, en los kilómetros 18 (Capsol) y 26 (Compud), a las que se les ha dotado de teléfonos, lo que es una gran ayuda para el movimiento de trenes y evitar demoras, cuando alguno por causa de retardo en la cargada de bultos no llega a tiempo; al mismo tiempo que se ha dado facilidades a todos los vecinos de esos lugares, para que puedan enviar sus productos, con tarifa propia de esas estaciones.

VIA.—Como manifiesto antes, la vía se encuentra en condiciones que quizá no ha estado nunca; ello se debe a la renovación constante de material fijo y reparación general, para lo cual se ha incrementado el número de trabajadores. Durante esta época se han renovado 2.672 traviesas de la Costa y 11.000 de la Sierra, 28.231 clavos, 2.931 pernos, 139 chavetas y 1.670 zapatas de resistencia. Para completar las reparaciones de asegurar más la línea, se hizo un pedido de

clavos, pernos y zapatas de resistencia, lo que hace poco ha llegado a Guayaquil, después de pocos días estarán en este lugar, con lo que se continuará el afianzamiento de la línea. Para mejorar el servicio, y dar mayor amplitud a la Estación de Tipococha, en donde frecuentemente hay que acumular furgones de Carga, se colocó un cambio, de gran capacidad, en la parte horizontal, lo que al mismo tiempo da seguridad, al no tener que dejar los convoyes en la fuerte pendiente. Ultimamente se está arreglando el terreno, para un nuevo cambio en el kilómetro 51 el que facilitará algunos cruces, por cuanto este lugar se encuentra equidistante entre Tipococha y el Kilómetro 57, que estaban muy distantes.

También dará facilidades a los que explotan esos bosques a fin de que puedan llevar madera, leña, etc. a los lugares de consumo. Entre las reparaciones principales efectuadas en la vía, está la alcantarilla del kilómetro 15, y muros adyacentes de mampostería húmeda, y la prolongación de otra en el kilómetro 34. Como mejoras hay las dos rectificaciones en los kilómetros 3 y 5, en los que se han eliminado 2 curvas en cada una, y mejorado las de entrada y salida, sin que hayan sufrido las otras características de la línea. También se ha aumentado la capacidad de los tanques de agua para

el aprovisionamiento de las Locomotoras, a fin de que puedan proveerse dos, una a continuación de la otra.

EDIFICIOS.—Se ha terminado el Edificio junto a la casa de la Estación de Sibambe, el que sobre bases de mampostería y con andén del mismo material, es de dos pisos de madera; el bajo con salas de espera para pasajeros de primera y de segunda, con doble servicio sanitario, y el alto para empleados. Otro edificio se ha construido junto a la Gerencia, sobre unas paredes que existían hace algún tiempo, el que se destina para Bodega en su parte baja, y la parte alta para servicio de empleados. Faltan algunos detalles en el piso alto y perchas en el bajo para que entre en servicio, lo que será dentro de poco tiempo. Debido a la gran cantidad de carga habida en los últimos meses del año pasado hubo que construir una bodega de madera en el Tambo, la que está asentada en bases de mampostería y pavimento de adoquines, con una longitud de 25 metros y 8,50 de ancho. Por el mismo motivo y para dar facilidades a los vehículos para el transporte de carga del Tambo a Cuenca y del Tambo a Sibambe se prolongó el andén de la Estación, contando con buen pavimento. A todos los Edificios relacionados se les ha cubierto con fierro azincado. Fuera de estos trabajos se han reparado varios Chalets,

en Sibambe y varias Estaciones y Campamentos.

SERVICIO DE EQUIPAJES.—Desde el año anterior se hizo este servicio no sólo hasta el Tambo, sino hasta Cuenca, dando la inmensa ventaja al pasajero, de que podía depositar su equipaje en cualquiera de las Estaciones, no solo de este Ferrocarril, sino de la Guayaquil and Quito y recibir en Cuenca sin necesidad de intermediarios viciversa, depositar en Cuenca y recibir en cualquiera de las Estaciones a que se hace referencia y ha tomado gran incremento; de tal manera que hace algunos meses la Junta Administrativa se vió en la necesidad indispensable de adquirir otra unidad para hacer el transporte entre Cuenca y el Tambo, unidad de mucho más capacidad que la anterior, o sea un camión de 3 toneladas. Especialmente los Lunes y Viernes hay que hacer el servicio por este último vehículo, pues son los días en que el equipaje abunda, y esto a pesar de que, debido a las dificultades de conseguir repuestos de llantas, el Ferrocarril se vió en la necesidad de subir la tarifa de equipajes entre el Tambo y Cuenca.

SERVICIO TELEGRAFICO Y TELEFONICO.—El servicio telefónico y telegráfico ha continuado sin interrupciones, anotándose tan solo el robo de alambre algunas veces en la Sección Tambo Mosquera, en el punto denomi-

nado Silante, y que a pesar de arduas investigaciones hasta ahora no se puede dar con los culpables. El servicio telegráfico se ha prolongado hasta Cuenca, para las comunicaciones de mayor importancia.

Estos son, señor Presidente, los principales trabajos, adquisiciones y mejoras puestas en práctica en este Ferrocarril en el tiempo comprendido entre las fechas indicadas al principio.

De Ud. Atentamente,

GABRIEL CARRASCO

INFORME

presentado por el Auditor, respecto a la parte económica de las secciones Explotación y Construcción del Ferrocarril Sibambe—Cuenca, de Julio de 1941 a Junio de 1942

Cuenca, 11 de Agosto de 1942.

Señor Presidente de la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe—Cuenca.

Presente.

Dando cumplimiento a su circular del 11 de Junio pasado, me permito presentar a su consideración el informe solicitado sobre la parte contable del Ferrocarril, en sus dos secciones

—Explotación y Construcción—, tomando en cuenta que el Informe presentado el año pasado al Congreso Nacional tiene datos hasta Junio y, por tanto, el presente comprende desde Julio de 1.941 a Junio de 1.942.

ESTACIONES.—Todas las cuentas son enviadas regularmente, cada dos días, a esta Auditoría, para su correspondiente revisión. El personal de las Estaciones, en cuanto a sus conocimientos y presentación de cuentas, ha satisfecho las necesidades y exigencias del Departamento de Contabilidad. Es de notarse, eso sí, que la remuneración de dichos Empleados, en todas las Estaciones, no está de acuerdo con su trabajo y responsabilidad, debiendo hacerse una alza prudencial y procurar asimismo que se haga extensiva para todo el personal del Ferrocarril el aumento de sueldos para empleados públicos, en proyecto, lo cual vendría a aliviar la situación económica que actualmente atravesamos.

ENTRADAS A BORDO DE LOS TRENES.—Las cuentas de los Conductores, Colectores y Maestros de Equipajes, son igualmente remitidas junto con las de las Estaciones. La producción de pasajes se ha incrementado considerablemente con relación a la del año pasado, en cifras que nos dicen claramente que no sólo se ha intensificado el tráfico sino que también el personal que maneja estos valores trabaja con honorabilidad, pues hemos de tomar en cuenta

que el control no hace un efecto mayor en estas entradas que, más que todo, se encuentran respaldadas por la honradez del personal. Por tanto, es necesario conceder una mayor remuneración dentro de los respectivos cargos, para así conservar elementos sanos y que beneficien al Ferrocarril con sus conocimientos técnicos.

ALMACENES Y BODEGAS.—La presentación de sus cuentas se viene haciendo mensualmente y más o menos dentro de los primeros días del mes siguiente. El Almacén de Sibambe está respaldado por un antiguo servidor del Ferrocarril, muy competente y honrado y, sus cuentas, sirven en muchos casos de modelo para los demás; es necesario conocer el movimiento y la importancia de este Almacén, superior —indudablemente—, al de la Construcción, por la cantidad de materiales manejados y que sólo la práctica y concreción de un ferrocarrilero viejo le permiten recibir, dar y conocer minuciosamente, en especial la cantidad y diversidad de repuestos para locomotoras, carros, etc., etc., que los talleres le solicitan diariamente; por tanto, es muy natural fijar una alza de sueldo en compensación y de acuerdo con el trabajo realizado.

El Almacén de la Construcción, que inició desde hace un año la presentación de cuentas de acuerdo con nuestro sistema, no ha satisfecho aún con su trabajo las exigencias de esta Audi-

toría, por cuya razón el empleado encargado ha sido cambiado y actualmente se encuentra dicho Almacén a cargo del ex-Supervisor de Materiales. Todas las cuentas anteriores de la Construcción han sido revisadas y corregidas en gran parte, manteniéndose un estricto control mensual.

La Bodega de Cuenca, funciona desde el mes de Mayo último y sus cuentas son presentadas según el mismo sistema adoptado por los anteriores. Esta Bodega, creada por razones de la dificultad de legalización en los comprobantes de compras verificadas en esta plaza, se encuentra a cargo de un empleado respaldado por su honradez y competencia y con las formalidades de la correspondiente garantía. Juega esta Bodega su papel más importante con las transferencias a la Explotación y Construcción y el eficiente control de suministro de papelería y útiles de escritorio.

TESORERIA.—Sus cuentas son llevadas al día, facilitando el trabajo de nuestro Departamento. Los pagos de sueldos se verifican normalmente el 15 y 30 de cada mes. Por lo que respecta a los jornales, su naturaleza no permite atenderlos dentro de las fechas regulares de quincena, especialmente los de la Sección Construcción, dado que el sistema de destajo requiere un trabajo minucioso y prolijo de parte de los señores Ingenieros, para sus cubicaciones,

clasificación de tierras y más cálculos que se precisan para conocer el monto adeudado a cada destajista y su cuadrilla respectiva.

AUDITORIA.—Todo su personal realiza un efectivo trabajo desde hace un año y medio, sin que los cambios sufridos hayan afectado su funcionamiento, manteniéndose en guardia de los intereses del Ferrocarril y verificando el examen y control de todas las piezas contables, sujetas al sistema de Contabilidad uniforme para Ferrocarriles, de la «Interstate Commerce Comisión» de los Estados Unidos de Norteamérica. Todas sus cuentas son presentadas regularmente, dentro de un marco de honradez comprobada y de competencia profesional adquirida inteligentemente a pesar del corto tiempo de funcionamiento, permitiendo cerrar los balances al día, es decir, dentro del mes subsiguiente.

Adjunto, además, Sr. Presidente, los cuadros demostrativos que he creído conveniente dar a conocer, con una explicación sintética sobre cada uno de ellos.

CUADRO N^o. 1.—Comprueba todos los ingresos y egresos presupuestados, que han sido normales, a pesar de haber sido éste el año inicial de la Junta, encontrándose más bien un superávit o saldo a favor de S/. 250.548.58. Únicamente los saldos calculados para la iniciación del año 1941—como aproximados que son—carecen de exactitud; en cambio los de Explotación

suben, mientras que en la Construcción aparece un déficit, lo que computado en su total de ingresos o recaudaciones nos dá la compensación sin que sufran alteración los gastos presupuestados para este año.

CUADRO N^o. 2.—Demuestra las entradas generales de la Sección Explotación, de Julio a Diciembre, el acumulado de este semestre, el acumulado del primer semestre y el total de ENTRADAS BRUTAS DEL AÑO 1941. Es de notarse que las entradas de Septiembre a Diciembre llegan hasta el duplo de lo normal, debido al intenso tráfico que soportó la línea en los meses de la invasión peruana, con el transporte de productos y mercaderías para las provincias de Loja y El Oro.

CUADRO N^o. 3.—Contiene la especificación de todos los gastos y mejoras hechas en la Explotación, en igual forma que el anterior. En los meses de mayor tráfico encontramos los *gastos efectivos* en relación con las *entradas brutas*. El cuadro siguiente demuestra los porcentajes de operación.

CUADRO N^o. 4.—Porcentaje de operación, promedios misceláneos de importancia, consumo de combustible y renovación de durmientes.

CUADRO N^o. 5.—Nos da a conocer el movimiento de carga y pasajeros, también en relación lógica de las entradas. El tonelaje del año 1941 da un total de 29.783.88 toneladas in-

glesas, equivalentes a 2.204,62 libras cada una.

CUADRO N^o 6.—Demostración de todos los ingresos y egresos presupuestados, de acuerdo con las necesidades calculadas a base de un año de vida administrativa de la Junta. La partida de Ingresos «J», Entradas por Cuenta de Compañías Extrañas, no hace sino un juego simple para contabilizar los ingresos por cuenta de los Ferrocarriles «Guayaquil & Quito» y «Quito-Emeraldas», y en su desembolso juega con la Partida de Inversiones N^o 109, razón por la cual se encuentra un presupuesto inflado que monta a más de tres millones de sucres.

CUADROS Nos. 7 al 10.—Están en relación con los cuadros Nos. 2 al 5, demostrando el movimiento del año 1942. Su importancia informativa nos da el estado normal de entradas y gastos. La cuenta de entradas «Servicio Autocarriles Directos Guayaquil-Cuenca», ha sido llevada independientemente, sin que sus entradas ni sus gastos hayan sido involucrados en las entradas y gastos de Explotación.

CUADRO N^o 11.—Demostración de todas las Inversiones y Gastos en la Sección Tambo—Biblián, de Diciembre de 1940 a Diciembre de 1942 y en el primer semestre del presente año.

CUADRO N^o 12 —Lista de los Varios Deudores, Años Anteriores a 1941, y al 30 de Junio del presente año. Es de notarse que entre las

dependencias fiscales que tienen al día sus cuentas, la que más ocupa los servicios del Ferrocarril, es el Ministerio de Defensa. En cuanto a las deudas que se encuentran pendientes desde antes de 1941, están encaminándose las gestiones a la Caja de Consolidación y Amortización de la Deuda Interna.

CUADRO N^o 13.—Comparación del Activo y Pasivo del Ferrocarril Sibambe—Cuenca en las dos etapas de su administración. Anotamos que los datos del balance al 30 de Noviembre de 1940, suministrados por el ex-Directorio General de los FF. CC., son inexactos en lo que se refiere a la Sección Construcción, encontrándose globalizados e inciertos por la falta de organización contable de las Construcciones bajo la administración del aludido Directorio General. Por este cuadro podemos apreciar el enorme incremento y mejoras hechas, particularmente en la sección Sibambe—Tambo. El dato de la cuenta de **Pérdidas y Ganancias** al 30 de Noviembre de 1940 es elevado, habiendo servido no para mejoras del Sibambe Tambo, sino para cubrir las pérdidas de otros Ferrocarriles del Estado. Sin embargo hoy, encontrándose sus rentas en manos propias, va mejorando día a día su servicio y, de no tener los problemas de una guerra que ha vuelto imposible la adquisición de material ferroviario, habríamos obtenido beneficios más halagadores, como—por ejemplo—el despacho de dos autocarriles pedidos a la casa «Kalamazoo» de los

EE. UU., la misma que nos ha reintegrado más de cincuenta mil sucres, por no poder atendernos. Cosa igual ha ocurrido con varios pedidos que se hallan pendientes en el Exterior.

Del señor Presidente, atentamente,

HUMBERTO SAA E.

Auditor

FERROCARRIL SIBAMBE--CUENCA

Balance de la Cuenta "Movimiento Presupuestario", al 31 de Diciembre de 1941

Partida	C U E N T A	Ingresos Presupuestados	Valores Recaudados	Egresos Presupuestados	Valores Invertidos	Saldo por Recaudarse	Saldo por Invertirse
A)	Saldo del Ferrocarril en Explotación	60.000.00	90.256.80			(30.256.80)	
B)	Saldo del Ferrocarril en Construcción	90.000.00	71.252.35			18.747.65	
C)	Impuesto Ferrocarrilero en nuestra línea	30.000.00	36.170.04			(6.170.04)	
D)	Impuesto Ferrocarrilero cobrado por «Guayaquil & Quito»	120.000.00	102.168.98			17.831.02	
E)	Entradas de Explotación	1,100.000.00	1,019.936.16			80.063.84	
F)	Subvención Fiscal	1,000.000.00	983.999.96			16.000.04	
Sección Primera							
1 5	Parágrafo I.—Presidencia			23.400.00	23.002.33		397.67
6 7	" II.—Gerencia			11.800.00	11.711.05		88.95
8 17	" III.—Auditoría			33.806.81	33.598.03		208.78
18 20	" IV.—Tesorería			15.030.67	14.945.67		85.00
21 30	" V.—TELEFONOS DE LARGA DISTANCIA: Partida 21 29.—Telefonistas y Dependientes			12.123.00	8.729.80		3.393.20
	" 30.—Gastos mantenimiento línea			2.000.00	2.021.35		(21.35)
32 33	" VI.—GASTOS GENERALES—JUNTA: Partida 32.—Útiles, enseres, etc.			36.000.00	41.274.54		(5.274.54)
	" 33.—Pago Aporte Patronal			5.026.50	4.313.20		713.30
Sección Segunda—Explotación							
34 40	Parágrafo I.—Administración «SB»			14.257.00	13.731.56		525.44
41 43	" II.—VIA, PUENTES Y EDIFICIOS: Part. 41 42.—Empleados nombramiento			6.321.67	5.841.67		480.00
	Part. 43.—Trabajadores a Jornal			101.700.00	111.267.81		(9.567.81)
45 73—E	" III.—TRANSPORTE Y TRAFICO: Part. 45.—Contralor carga TB			6.000.00	4.770.10		1.229.90
	" 45B 70.—Empleados nombramiento			71.129.51	63.518.71		7.610.80
	" 71 72.—Jornales Transportación			45.300.00	42.193.95		3.106.05
	" 73.—Combustible Transportación			330.000.00	310.405.71		19.594.29
	" 73A 73D.—Servicio de Equipajes			1.920.00	1.580.00		340.00
	" 73E.—Gastos servicio Equipajes			3.180.50	852.95		2.327.55
74 77	" IV.—MECANICA Y TALLERES: Part. 74 76.—Empleados nombramiento			10.720.00	9.058.54		1.661.46
	" 77.—Trabajadores a Jornal			29.400.00	26.265.69		3.134.31
79 80	" V.—GASTOS GENERALES E IMPREVISTOS: Part. 79.—Compra enseres y varios			24.000.00	21.216.86		2.783.14
	" 80.—Pago Aporte Patronal			15.109.50	12.596.59		2.512.91
81 82	" VI.—PAGOS PENDIENTES E INVERSIONES: Part. 81.—Pago deudas pendientes			40.000.00	34.714.90		5.285.10
	82.—Gastos Generales Explotación			564.504.99	498.158.20		66.346.79
Sección Tercera.—Construcción							
83	Parágrafo I.—ASESORIA: 33% Sueldo Ingeniero J. Jizba			10.000.00	9.999.96		0,04
84 94	" II.—DIRECCION Empleados nombramiento			52.578.10	51.166.83		1.411.27
101	" IV.—GASTOS ESPECIALES: Pago Aporte Patronal			4.778.00	3.363.41		1.414.59
102	" V.—CONSTRUCCION: Jornales, gastos y más materiales para la construcción						
				929.913.75	720.053.43		209.860.32
	Anticipos de sueldos y comprobante N° 8002 que reintegran a la Partida N° 32	2,400.000.00	2,303.784.29	2,400.000.00	2,080.352.84	96.215.71	319.647.16
	Reintegro comprobantes Nros. 3016, 3023, 7041, 9110 y 11001, a la Partida N° 82		1.265.90				
	Reintegro descuento por Petróleo a la Partida N° 73		2.557.60				
	Reintegro comprobantes Nros. 3024, 5166, 7070, 10075 y diferencia sueldo Diciembre a la Partida N° 102		46.10				
	Sueldos no reclamados		1.136.40				
	Descuentos por herramientas perdidas		13.385.15		8.198.88		
	Impuesto a la renta, de más en caja		422.49		18.81		
	Por venta materiales construcción		44.94				
	Ingreso por «Varios Deudores» años anteriores, enviado por Dirección FF. CC. del Estado		3.395.15				
	Ingresos Varios		11.106.79				
			1.974.30				
	SUMAN \$.	2,400.000.00	2,339.119.11	2,400.000.00	2,088.570.53	96.215.71	319.647.16

Balance Comprobatorio con la Caja del Ferrocarril

Valores Recaudados	Sp. 2,339.119.11	Saldo en Cuenta Corriente, Banco del Azuay	Sl. 226.792.91
Valores Invertidos	" (2,008.570.53)	Saldo Cajero—Cuenca	" 21.755.67
		Saldo Pagador	" 2.000.00
Saldo Efectivo	Sp. 250.548.58	Saldo Efectivo	Sl. 250.548.58

HUMBERTO SAA E.,
AUDITOR.

NOTA.—Las cantidades entre paréntesis significan disminución.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Demostrativo de Entradas del Ferrocarril Sibambe--Cuenca de Julio 1º a Diciembre 31 de 1941

ENTRADAS DE :	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado hasta Diciembre de 1941	Acumulado hasta Junio de 1941	Acumulado General del año 1941
Fletes	60.737.81	51.670.99	82.604.74	103.041.31	118.151.80	117.914.25	534.120.90	306.627.67	840.748.57
Pasajes	18.901.48	21.011.15	21.136.15	25.000.35	21.380.20	24.024.15	131.456.48	113.904.59	245.361.07
Equipajes	2.863.36	4.275.27	5.535.57	8.579.19	8.134.87	9.340.03	38.728.29	13.786.38	52.514.67
Servicio Especial de Trenes y Carros Motores	974.75	298.10	26.054.85	7.777.50	240.00	310.00	35.655.20	2.421.00	38.076.20
Bodegaje	117.60	159.05	166.58	62.66	6.60	275.00	787.49	194.45	981.94
Teléfonos	155.10	241.50	532.70	407.50	490.50	520.40	2.347.70	1.335.80	3.683.50
Misceláneas				1.190.75			1.190.75	2.140.00	3.330.75
Impuesto Ferrocarrilero—Fletes	2.355.56	2.240.40	2.792.80	3.638.70	4.644.00	4.369.80	20.041.26	14.735.68	34.776.94
Impuesto Ferrocarrilero—Equipajes	132.40	169.40	184.40	226.60	177.00	215.00	1.104.80	717.20	1.822.00
Arriendo de la Vía		21.00	21.00		42.00	42.00	126.00	357.00	483.00
Total Entradas de Operación	86.238.06	80.086.86	139.028.49	149.927.56	153.266.97	157.010.63	765.558.87	456.219.77	1,221.778.64
Proporción Impuesto Ferrocarrilero Guayaquil & Quito	7.964.82	10.559.86	12.487.61	13.024.64	11.242.18	12.096.14	67.375.25	57.383.40	124.758.65
Intereses sobre Depósitos en el Banco del Azuay	261.70					1.960.30	2.222.00		2.222.00
Total Otras Entradas	8.226.52	10.559.86	12.487.61	13.024.64	11.242.18	14.056.44	69.597.25	57.383.40	126.980.65
Totales Generales	94.464.58	90.646.72	151.516.40	162.952.20	164.509.15	171.067.07	835.156.12	513.603.17	1,348.759.29

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Demostrativo de Gastos de Operación del Ferrocarril Sibambe--Cuenca, de Julio 1º a Diciembre 31 de 1941

CLASIFICACION DE LOS GASTOS:	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado hasta Diciembre de 1941	Acumulado hasta Junio de 1941	Acumulado General del año 1941
Mantenimiento de la Vía y Edificios	17.483.60	19.595.38	32.175.11	21.706.65	27.059.64	25.110.58	143.130.96	76.190.86	219.321.82
Mantenimiento del Equipo	5.455.75	4.327.64	5.087.12	4.795.66	6.766.52	9.933.84	36.366.53	32.474.36	68.840.89
Gastos de Tráfico	270.00	364.00	370.00	633.75	370.00	270.00	2.277.75	2.590.20	4.867.95
Gastos de Transporte	44.438.15	51.486.87	55.436.13	66.896.52	93.269.34	71.865.84	383.392.85	233.220.79	616.613.64
Gastos de Operación Misceláneas								21.56	21.56
Gastos Generales	6.251.65	6.719.30	6.479.71	6.509.14	7.366.51	8.042.06	41.368.37	48.420.87	89.789.24
Arrendamiento de Equipo Rodante: Carros de Carga y de Pasajeros y Locomotoras	1.940.00	2.200.00	2.095.00	3.721.00	12.990.00	2.545.00	25.491.00	27.821.00	53.312.00
Nuevas Construcciones y Mejoras en la Vía, Edificios y Equipo, en la Sección Sibambe--Tambo	2.817.67	2.068.64	3.230.27	26.648.15	10.785.15	15.053.74	60.603.62	75.314.65	135.918.27
TOTAL DE GASTOS	78.656.82	86.761.83	104.873.34	130.910.87	158.607.16	132.821.06	692.631.08	496.054.29	1,188.685.37
R E S U M E N :									
Gastos de Operación	73.899.15	82.493.19	99.548.07	100.541.72	134.832.01	115.222.32	606.536.46	392.918.64	999.455.10
Arrendamiento de Equipo Rodante	1.940.00	2.200.00	2.095.00	3.721.00	12.990.00	2.545.00	25.491.00	27.821.00	53.312.00
Mejoras y Obras--Sección Sibambe--Tambo	2.817.67	2.068.64	3.230.27	26.648.15	10.785.15	15.053.74	60.603.62	75.314.65	135.918.27
TOTALES GENERALES	78.656.82	86.761.83	104.873.34	130.910.87	158.607.16	122.821.06	692.631.08	496.054.29	1,188.685.37

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe-Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Estadístico de Transportación en el año de 1941

Promedio de Misceláneas	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Promedio de Operación	85.69 %	103.00 %	71.60 %	67.06 %	87.97 %	73.39 %
Promedio de Costo de Petróleo por Galón	0.622	0.625	0.625	0.627	0.627	0.627
Promedio de Costo de Gasolina por Galón	2.05	2.24	2.26	2.19	1.95	1.94
Costo de Mantenimiento de la Vía por kilómetro	249.77	279.93	459.64	310.09	386.56	358.72
Galones de Petróleo Consumidos en Servicio de Transporte	45.442	59.186	65.043	72.861	107.875	68.636
Galones de Gasolina Consumidos en Servicio de Transporte	320	840	660	520	486	660
Durmientes Nuevos Colocados en la Vía	2.104	1.904	2.368	1.841	2.371	1.969
				Acumulado del primer semestre	Acumulado del segundo semestre	Acumulado Gral. del año 1941
Total de Galones de Petróleo Consumidos en el Servicio de Transporte				243.808	419.043	662.851
Total de Galones de Gasolina Consumidos en el Servicio de Transporte				2.225	3.486	5.711
Total de Durmientes Nuevos Colocados en la Vía				5.248	12.557	17.805

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Francisco U. Valdés,
JEFE DE ESTADISTICA.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro del Movimiento de Carga y Pasajeros de Julio 1º a Diciembre 31 de 1941

Servicio de Carga	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado hasta Diciembre de 1941	Acumulado hasta Junio de 1941	Acumulado General del año 1941
Toneladas movidas con Transporte Pagado	2.019.04	1.903.95	2.594.93	3.338.00	4.072.32	3.828.92	17.757.16	11.401.97	29.159.13
Toneladas movidas con Transporte Libre y Correos.	23.37	45.55	105.40	106.90	123.75	87.12.00	492.09	132.66	624.75
TOTAL TONELADAS MOVIDAS	2.042.41	1.949.50	2.700.33	3.444.90	4.196.07	3.916.04	18.249.25	11.534.63	29.783.88
Toneladas un Klm. con transporte Pagado	131.701.93	126.762.22	175.591.98	223.447.76	270.845.39	254.988.75	1'183.338.03	727.343.19	1'910.681.22
Toneladas un Klm. con Transporte Libre y Correos	1.573.39	3.003.79	6.683.24	4.214.90	6.490.52	5.157.70	27.123.54	8.894.54	36.018.08
TOTAL TONELADAS UN KILOMETRO	133.275.32	129.766.01	182.275.22	227.662.66	277.335.91	260.146.45	1'210.461.57	736.237.73	1'946.699.30
Servicio de Pasajeros									
Pasajeros movidos con Transporte Pagado	3.856	4.369	4.477	5.098	4.379	5.071	27.250	20.328	47.578
Pasajeros un kilómetro con Transporte Pagado.	197.075	240.867	246.286	266.982	230.960	259.812	1'441.932	1'053.080	2'495.062

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Francisco U. Valdés E.
JEFE DE ESTADISTICA.

JUNTA ADMINISTRATIVA DEL FERROCARRIL SIBAMBE--CUENCA

OFICINA DEL AUDITOR

Balance de la Cuenta "Movimiento Presupuestario", al 30 de Junio de 1942

Partida	C U E N T A	Ingresos Presupuestados	Valores Recaudados	Egresos Presupuestados	Valores Invertidos	Saldos por Recaudarse	Saldos por Invertirse
INGRESOS							
A)	Saldo Presupuesto Junta al 31 de Diciembre de 1941	820.40	820.40				
B)	Saldo del Impuesto a la Renta Descontado a Empleados Oficinas Junta	44.94	44.94				
C)	Saldo por Sueldos no Reclamados por 1941	5.186.27	5.186.27				
D)	Saldo del FF. CC. en Explotación al 31 de Dbre. de 1941	33.092.72	33.092.72				
E)	Saldo del FF. CC. en Construcción al 31 de Dbre. de 1941	211.404.25	211.404.25				
F)	Impuesto Ferrocarrilero en Nuestra Línea	36.000.00	15.599.94			20.400.06	
G)	Porcentaje Impuesto Ferrocarrilero Recaudado por «Guayaquil & Quito»	120.000.00	53.068.99			66.931.01	
H)	Entradas de Explotación	1.304.000.00	650.370.04			653.629.96	
I)	Entradas por Varios Deudores y Otras Entradas	100.000.00	106.218.31			-(6.218.31)	
J)	Entradas por cuenta de Compañías Extrañas	360.000.00	133.178.48			226.821.52	
K)	Subvención Fiscal para la Construcción	1.000.000.00	515.999.98			482.000.02	
EGRESOS							
Sección Primera.—Oficinas de la Junta							
1 5	Parágrafo I.—Presidencia			29.160.00	14.103.09		15.056.91
6 7	" II.—Gerencia			14.040.00	6.861.99		7.178.01
8 18	" III.—Auditoría			40.680.00	20.189.84		20.490.16
19 21	" IV.—Tesorería			17.400.00	8.490.83		8.909.17
22 26	" V.—GASTOS GENERALES:						
	Partida 22.—Muebles, Utiles y Enseres.			24.000.00	19.801.73		4.198.27
	" 23 26.—Sueldos no reclamados y otros			11.215.61	5.372.51		5.843.10
Sección Segunda.—Explotación							
27 35	Parágrafo I.—Oficinas Administración Sibambe			17.160.00	6.925.81		10.234.19
36 39	" II.—VIA, PUENTES Y EDIFICIOS:						
	Partida 36 38.—Sueldos de Empleados			6.840.00	2.847.96		3.992.04
	" 39.—Jornales de la Via			122.400.00	49.102.81		73.297.19
40 99	" III.—TRANSPORTACION Y TRAFICO:						
	Part. 40.—Controlador de Carga Tambo			8.000.00	2.500.00		5.500.00
	" 41 97.—Sueldos de Empleados			122.580.00	48.047.53		74.532.47
	" 98.—Jornales de Transporte			43.200.00	19.994.24		23.205.76
	" 99.—Combustible y Lubricantes			390.000.00	250.882.94		139.117.06
100 106	" IV.—MECANICA Y TALLERES:						
	Part. 100 105.—Sueldos de Empleados			17.760.00	7.396.56		10.363.44
	" 106.—Jornales de Talleres			36.000.00	8.981.80		27.018.20
107 108	" V.—GASTOS GENERALES E IMPREVISTOS:						
	Part. 107.—Arrendamiento de Material Rodante			90.000.00	52.833.69		37.166.31
	" 108.—Aporte Patronal a dos Cajas			35.641.00	6.273.90		29.367.10
109 113	" VI.—PAGOS PENDIENTES E INVERSIONES:						
	Part. 109.—Pago Liquidaciones Cias. Extrañas			360.000.00	132.413.96		227.586.04
	" 110.—Pago deudas pendientes			10.000.00	591.90		9.408.10
	" 111.—Renovación de Durmientes			60.000.00	5.774.91		54.225.09
	" 112.—Construcción y Reparación Edificios			40.000.00	9.008.79		30.991.21
	" 113.—Pago Varios Generales			529.289.72	240.682.78		288.606.94
Sección Tercera.—Construcción							
114	Parágrafo I.—ASESORIA:						
	33% Sueldo Ingeniero J. Jizba			10.000.00	2.499.99		7.500.01
115 125	" II.—DIRECCION TECNICA:						
	Sueldos de Empleados			50.160.00	22.443.88		27.716.12
126	" III.—GASTOS ESPECIALES:						
	Pago Aporte Patronal a la Caja de Pensiones			2.508.00	1.782.00		726.00
127	" IV.—CONSTRUCCION:						
	Jornales, Materiales y Gastos Generales			1,082.514.25	359.770.30		722.743.95
T O T A L E S		3,170.548.58	1,724.984.32	3,170.548.58	1,305.575.74	1,445.564.26	1,864.972.84

Balance Comprobatorio con la Caja del Ferrocarril

Valores Recaudados	Sl.	1,724.984.32	Saldo en Cuenta Corriente, en el Banco del Azuay	Sl.	375.726.35
Valores Invertidos	"	-(1,305.575.74)	Cajero—Cuenca	"	5.011.79
			Pagador	"	38.670.44
Saldo Efectivo	Sl.	419.408.58	Saldo Efectivo	Sl.	419.408.58

HUMBERTO SAA E.,
AUDITOR.

NOTA.—Las cantidades entre paréntesis significan disminución.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Demostrativo de Entradas del Ferrocarril Sibambe--Cuenca, de Enero a Junio de 1942

ENTRADAS DE:	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado del 1er. Semestre de 1942
Fletes	100.047.11	69.237.45	56.319.69	52.736.02	65.350.07	51.810.58	395.500.92
Pasajes	22.944.20	22.244.25	20.617.55	22.957.45	21.417.20	20.595.50	130.776.15
Equipajes	8.915.61	7.817.96	8.389.12	10.353.85	8.483.73	7.088.14	51.048.41
Servicio Especial de Trenes y Carros Motores	628.10	780.70	637.00	492.50	537.60	572.40	3.648.30
Servicio Autocarriles Directos Guayaquil--Cuenca	-(2.176.00)	-(392.50)	3.059.00	-(3.174.00)	-(221.00)		-(2.904.50)
Bodegaje	611.40	406.00	400.10	325.60	211.55	379.70	2.334.35
Teléfonos	533.90	533.70	485.90	592.60	535.70	516.80	3.198.60
Misceláneas		170.00			220.00	746.00	1.136.00
Impuesto Ferrocarrilero--Fletes	3.684.94	2.771.12	3.060.64	2.941.60	2.518.20	2.223.40	17.199.30
Impuesto Ferrocarrilero--Equipajes	166.60	169.70	225.00	216.20	178.60	171.20	1.127.30
Arriendo de la Vía	42.00	21.00					63.00
Total Entradas de Operación	135.397.86	103.759.38	93.194.00	87.441.22	99.231.65	84.103.72	603.127.83
Proporción Impuesto Ferrocarrilero Guayaquil & Quito	10.846.44	8.921.13	9.963.10	9.393.87	10.659.36	11.643.77	61.427.67
Intereses sobre Depósitos en el Banco del Azuay						3.043.90	3.043.90
Total Otras Entradas	10.846.44	8.921.13	9.963.10	9.393.87	10.659.36	14.687.67	64.471.57
Totales Generales	146.244.00	112.680.51	103.157.10	96.835.09	109.891.01	98.791.39	667.599.40

NOTA.—Las cantidades entre paréntesis significan disminución.

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Demostrativo de Gastos de Operación de Enero a Junio de 1942

CLASIFICACION DE LOS GASTOS:	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado del 1er. semestre de 1942 ¹
Mantenimiento de la Vía y Edificios	17.408.74	16.020.06	16.500.00	17.326.28	19.161.17	17.290.60	103.706.85
Mantenimiento del Equipo	6.043.02	5.064.51	5.433.45	4.715.59	7.950.76	7.718.87	36.926.20
Gastos de Tráfico	372.50	322.50	319.50	322.50	417.17	339.50	2.093.67
Gastos de Transporte	63.886.36	62.558.36	53.108.26	52.413.92	55.484.95	44.447.12	331.898.97
Gastos de Operación Misceláneas							
Gastos Generales	8.008.91	11.633.39	8.022.30	7.874.64	8.182.23	8.527.93	52.249.40
Arrendamiento de Equipo Rodante: Carros de Carga y de Pasajeros y Locomotoras	14.307.69	3.710.00	3.280.00	2.390.00	3.725.00	2.435.00	29.847.69
Nuevas Construcciones y Mejoras en la Vía, Edificios y Equipo, en la Sección Sibambe—Tambo	12.162.94	39.938.29	8.462.51	36.395.02	6.596.95	3.557.16	107.112.87
TOTAL DE GASTOS	122.190.16	139.247.11	95.126.02	121.437.95	101.518.23	84.316.18	663.835.65
R E S U M E N :							
Gastos de Operación	95.719.53	95.598.82	83.383.51	82.652.93	91.196.28	78.324.02	526.875.09
Arrendamiento de Equipo Rodante	14.307.69	3.710.00	3.280.00	2.390.00	3.725.00	2.435.00	29.847.69
Mejoras y Obras—Sección Sibambe—Tambo	12.162.94	39.938.29	8.462.51	36.395.02	6.596.95	3.557.16	107.112.87
TOTALES GENERALES	122.190.16	139.247.11	95.126.02	121.437.95	101.518.23	84.316.18	663.835.65

HUMBERTO SAA E.,
AUDITOR.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe-Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro Estadístico de Transportación en el año de 1942

Promedio de Misceláneas	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Promedio de Operación	70.70%	92.14%	89.47%	94.52%	91.90%	93.13%
Promedio de Costo de Petróleo por Galón	0.627	0.627	0.633	0.637	0.637	0.637
Promedio de Costo de Gasolina por Galón	2.08	2.083	2.08	2.08	2.08	2.087
Costo de Mantenimiento de la Vía por kilómetro	248.70	228.86	235.71	247.51	273.73	247.01
Galones de Petróleo Consumidos en Servicio de Transporte	61.933	56.517	48.500	45.477	51.962	39.266
Galones de Gasolina Consumidos en Servicio de Transporte	600	648	487	625	745	560
Durmientes Nuevos Colocados en la Vía	1.175	1.371	324	274	216	853
				Acumulado del 1er. semestre de 1942		
Total de Galones de Petróleo Consumidos en el Servicio de Transporte				303.655		
Total de Galones de Gasolina Consumidos en el Servicio de Transporte				3.665		
Total de Durmientes Nuevos Colocados en la Vía				4.213		

Humberto Saa E.,
AUDITOR.

Francisco U. Valdés,
JEFE DE ESTADISTICA.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

OFICINA DEL AUDITOR

Cuadro del Movimiento de Carga y Pasajeros de Enero a Junio de 1942

Servicio de Carga	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado del 1er. smtre. 1942
Toneladas movidas con Transporte Pagado	3.419.46	2.475.05	2.125.33	1.754.89	2.184.42	1.540.38	13.499.53
Toneladas movidas con Transporte Libre y Correos.	50.52	21.98	36.30	31.33	60.67	16.80	217.60
TOTAL TONELADAS MOVIDAS	3.469.98	2.497.03	2.161.63	1.786.22	2.245.09	1.557.18	13.717.13
Toneladas un Klm. con transporte Pagado	225.467.75	165.239.78	135.753.68	116.184.97	148.715.77	97.798.31	889.160.26
Toneladas un Klm. con Transporte Libre y Correos	2.770.63	1.508.39	2.513.52	2.172.19	4.174.27	1.188.47	14.327.47
TOTAL TONELADAS UN KILOMETRO	228.238.38	166.748.17	138.267.20	118.357.16	152.890.04	98.986.78	903.487.73
Servicio de Pasajeros							
Pasajeros movidos con Transporte Pagado	4.684	4.812	4.073	4.361	4.099	4.500	26.529
Pasajeros un kilómetro con Transporte Pagado.	244.934	259.806	222.177	235.571	211.334	220.080	1,393.902

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Francisco U. Valdés,
JEFE DE ESTADISTICA.

Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe--Cuenca

Cuadro Demostrativo de los Gastos efectuados en la Construcción, de Diciembre de 1940 a Diciembre de 1941

Inversiones en Vía y Edificios	Sf.	797.459.14
Gastos Generales—Construcción	"	65.899.86
Total Inversiones y Gastos Construcción	Sf.	863.359.00

Gastos Efectuados de Enero a Junio de 1942, en la Sección Construcción Tambo—Biblián

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado
Inversiones en Vía y Edificios	69.360.52	66.716.97	72.678.34	68.031.95	59.046.39	63.539.66	399.373.83
Gastos Generales—Construcción	4.447.18	4.232.39	4.817.27	7.135.79	4.958.70	5.412.50	31.003.83
Total Inversiones y Gastos Construcción	73.807.70	70.949.36	77.495.61	75.167.74	64.005.09	68.952.16	430.377.66

Humberto Saá E.,
AUDITOR.

Ferrocarril Sibambe-Cuenca

*Detalle al 30 de Junio de 1942, de la cuenta
"Varios Deudores Anteriores al 30 de
Noviembre de 1940"*

The Guayaquil & Quito Railway Co.	St.	106.80
Ministerio de Gobierno	"	2.121.77
Ministerio de Educación	"	5.850.65
Ministerio de Defensa	"	41.803.15
Ministerio de Agricultura	"	45.00
Dirección General de Obras Públicas	"	6.811.49
Ministerio de Hacienda	"	305.70
Dirección General de Telecomunicaciones	"	755.02
Gobierno del Ecuador	"	68.00
Junta de Asistencia Pública del Azuay	"	10.00
Dirección del Tesoro	"	27.69
Dirección de Ingresos	"	20.00
Escuela de Minas de Cuenca	"	55.60
Municipalidad de Azogues	"	8.31
Instituto Nacional de Previsión	"	5.00
Dirección de Sanidad de Guayaquil	"	0.60
Honorio Pesántez	"	10.00
Ministerio de Obras Públicas	"	57.00
Ferrocarril Tambo—Cuenca	"	2.030.00
Servicio Geográfico Militar	"	0.44
Roberto Espinosa	"	31.09
Luis E. Torres	"	16.86
Antonio Jara	"	4.60
Dirección de Sanidad de Quito	"	0.45
Ministerio de Relaciones Exteriores	"	205.58
Enrique Barriga	"	4.60
Ministerio de Previsión	"	672.98
Samuel Muñoz	"	0.45
Jorge Villavicencio	"	23.00
Julio Andrade	"	5.00
Zoila M. Alvarado	"	5.00
Corte Suprema de Justicia	"	5.00
Alfonso Malo	"	5.00
Maruja Novoa	"	5.00
Guillermo Llerena	"	5.00
Consejo Nacional de Menores	"	541.14
Dirección General de Suministros	"	238.40
Tesorería de Hacienda del Pichincha	"	2.661.39
Universidad de Cuenca	"	451.00
Contraloría General	"	60.00
Dirección General de Ferrocarriles del Estado	"	20.70
Dirección de Sanidad de la Zona Austral	"	4.28
Hogares de Protección Social	"	7.50
Dirección General de Correos	"	3.911.81
Procuraduría General de la Nación	"	15.00
T O T A L		St 68.993.05

LAURO TENESACA S.

Contador

Ferrocarril Sibambe - Cuenca

Detalle al 30 de Junio de 1942, de la Cuenta "Varios Deudores después del 30 de Noviembre de 1940"

Atanasio Hadathy	Si	-(36.40)
Luis C. Quito	"	-(278.60)
Alberto Montero M.	"	33.10
Ministerio de Gobierno	"	2.006.49
Ministerio de Educación	"	435.00
Ministerio de Defensa	"	4.454.60
Ministerio de Agricultura	"	370.35
Dirección General de Obras Públicas	"	3.474.28
Municipalidad de Cuenca	"	661.20
Carretera Pasaje—Cuenca	"	853.25
Junta Administrativa del Ferrocarril Quito—Esmeraldas	"	74.80
Ministerio de Hacienda	"	215.02
Dirección General de Telecomunicaciones	"	49.50
Rigoberto Matute	"	29.59
Carlos Barreto	"	67.40
Dirección del Tesoro	"	5.12
Ministerio de Previsión	"	51.02
Contraloría General	"	5.00
Dirección General de Ferrocarriles	"	1.798.20
Hogares de Protección Social	"	1.55
Gonzalo Sosa	"	25.00
Dirección General de Agricultura	"	3.76
Segundo Regalado	"	-(12.00)
Roberto Muñoz	"	-(2.85)
Luis Vásconez	"	352.44
Luis G. Bermeo	"	5.50
José Sigüenza	"	8.28
Aurelio Arias	"	-(131.60)
Salvador Maldonado	"	-(11.20)
Alcibíades Amoroso	"	-(53.47)
Julio Romero	"	-(10.76)
Remigio Astudillo	"	-(65.00)
Dirección de Obras Públicas El Oro	"	139.00
Municipalidad de Cañar	"	73.15
Alfonso Rodríguez	"	-(4.80)
Municipalidad de Loja	"	361.95
Ambursen Engineering Corporation	"	202.89
Germánico Galarza	"	480.00
Juan Moncayo	"	3.00
Manuel Carpio	"	0.80
José Escudero	"	57.28
Darío Astudillo	"	-(1.55)
Teófilo Arce	"	69.58
Elías Vaca V.	"	3.165.11
Presidente del Concejo de Zaruma	"	271.95
Ingeniero Alfonso Cevallos	"	77.50
Luis Avila	"	21.00
Vicente Luna	"	46.37
The Guayaquil & Quito Railway Co.	"	31.730.58
Guillermo Crespo O.	"	27.11
Arnaldo Romo	"	39.60
Ernesto Vintimilla	"	-(20.00)
Isabel Malo	"	3.60
César Vilcahuano	"	17.68
Estancos del Azuay y Cañar	"	25.00
Federico Espinosa	"	8.91
T O T A L		Si 51.174-28

NOTA: Las cantidades entre paréntesis significan disminución.

LAURO TENESACA S.

Contador

JUNTA ADMINISTRATIVA DEL FERROCARRIL SIBAMBE-CUENCA

Cuadro Comparativo del Activo y Pasivo entregados por el Directorio General de los FF. CC. del Estado al 30 de Noviembre de 1940, y los que posee al 30 de Junio de 1942 la Junta Administrativa del Ferrocarril Sibambe-Cuenca

I.—A C T I V O	Junio de 1942		Noviembre de 1940		Aumento	Disminución
INVERSION DE CAPITAL						
701.—Inversiones en Vía y Equipo, hasta el 30 de Noviembre de 1940.—Explotación	6,580.307.62		6,580.307.62			
Costo de la Vía y Edificios	598.945.77	7'179.253.39	598.945.77	7'179.253.39		
Costo del Equipo						
701.—Inversiones en Vía y Equipo, después del 30 de Noviembre de 1940.—Explotación						
Vía y Edificios	49.523.08				49.523.08	
Equipo	94.788.66	144.311.74			94.788.66	
701.—Inversiones en Vía y Equipo en el presente año.—Explotación						
Vía y Edificios	16.691.49				16.691.49	
Equipo	84.168.83	100.860.32			84.168.83	
701.—Inversión en Vía y Equipo, hasta el 30 de Noviembre de 1940.—Construcción						
Vía y Edificios	2'323.259.15		2'323.259.15			
Equipo	74.653.50		57.965.95		16.687.55	
Gastos Generales.—Construcción	65.005.73	2'462.918.38	65.005.73	2'446.230.83		
701.—Inversiones en Vía y Equipo, después del 30 de Noviembre de 1940.—Construcción						
Vía y Edificios	797.459.14				797.459.14	
Gastos Generales.—Construcción	65.899.86	863.359.00			65.899.86	
701.—Inversiones en Vía y Equipo, en el presente año.—Construcción						
Vía y Edificios	399.373.83				399.373.83	
Gastos Generales.—Construcción	31.003.83	430.377.66			31.003.83	
708.—Caja						
Cajero Cuenca	5.011.79				5.011.79	
Oficial Pagador Provincial			145.526.85			145.526.85
Oficial Pagador	38.670.44		3.719.24		34.951.20	
Depósito Cuenta Corriente Banco del Azuay	375.726.35				375.726.35	
Remesas en Tránsito de Estaciones	11.111.61				11.111.61	
Remesas en Tránsito Colectores y M. de E.	388.75	430.908.94		149.246.09	388.75	
713.—Servicio de Intercambio. Saldo a favor por recibir						
Guayaquil & Quito	145.815.77		48.818.50		96.997.27	
Quito—Esmeraldas	45.57	145.861.34		48.818.50	45.57	
714.—Saldos Netos por cobrar de Agentes y Conductores						
Estaciones	1.398.45	1.398.45	479.40	479.40	919.05	
715.—Misceláneas por Cobrar						
Varios Deudores	51.174.28				51.174.28	
Varios Deudores Años Anteriores a 1941	68.993.05	120.167.33	97.228.97	97.228.97		28.235.92
716.—Materiales y Útiles						
Muebles, Útiles, y Enseres—Explotación	93.643.51		34.514.22		59.129.29	
Muebles, Útiles, y Enseres—Construcción	40.204.78		27.535.75		12.669.03	
Materiales en Tránsito	131.189.90		33.417.39		97.772.51	
Materiales Bodega Sibambe	158.784.42		83.609.69		75.174.73	
Materiales Bodega Construcción	48.693.08		48.322.18		370.90	
Materiales Bodega Molobog	42.123.95				42.123.95	
Materiales Departamento de la vía—Construcción	8.453.04				8.453.04	
Papelería y útiles de Escritorio—Explotación	10.953.43		9.483.58		1.469.85	
Petróleo—Explotación	11.836.98		3.427.34		8.409.64	
Gasolina—Explotación	3.788.97		1.086.20		2.702.77	
Carbón de Piedra—Explotación	145.15		343.00			197.85
Gasolina—Construcción	1.085.40				1.085.40	
Rieles—Explotación	13.877.60		13.877.60			
Papelería y útiles de Escritorio—Construcción	516.77				516.77	
Durmientes—Explotación	785.65		2.071.40			1.285.75
Materiales Bodega Cuenca	41.112.25				41.112.25	
Madera—Explotación	2.932.97		425.95		2.507.02	
Madera—Construcción	0.20				0.20	
Medicinas Hospital Sibambe	7.384.87		1.954.60		5.430.27	
Medicinas Departamento Médico—Construcción	4.458.95	621.971.87		260.068.90	4.458.95	
727.—Otros Débitos por ajustar						
Fletes en Tránsito			395.99			395.99
Equipajes en Tránsito	15.50		136.40			120.90
Impuesto Ferrocarrilero en Tránsito—Equipajes	0.80				0.80	
Correcciones Débito—Agentes y Conductores	1.758.52		356.21		1.402.31	
Cuenta Suspensa	6.492.70				6.492.70	
Anticipos de Sueldos			200.00			200.00
Anticipos a Cuenta Entrega de Durmientes	4.000.00				4.000.00	
Ejercicio Económico—Año 1.942	419.408.58	431.671.10		1.088.60	419.408.58	
A C T I V O T O T A L			12'933.06452			
II.—P A S I V O						
751.—Capital del Estado	10,383.970.95	10,383.970.95	9,008.010.64	9,008.010.64	1,375.960.31	
754.—Subvenciones y Concesiones para la Construcción						
Asignación Fiscal de 1941	999.999.96				999.999.96	
Asignación Fiscal de 1942	499.999.98				499.999.98	
Gobierno del Ecuador		1,499.999.94	1,000.000.00			1,000.000.00
760.—Cuentas y Salarios Contabilizados y por Pagar						
Comprobantes por Pagar	196.594.78		42.611.86		153.982.92	
Roles no pagados	63.802.59				63.802.59	
Sueldos no Reclamados	5.612.33	266.009.70	258.50	42.870.36	5,353.83	
761.—Misceláneas por Pagar						
Varios Acreedores	46.420.44					
Varios Acreedores, años anteriores a 1.941	2.010.05	48.430.49	35.764.44	35.764.44		33.754.39
774.—Reservas						
Para daños y pérdidas de carga	2.178.35				2.178.35	
Para Renovación de Durmientes	15.222.61	17.400.96			15.222.61	
778.—Otros Créditos por Ajustar						
Correcciones Crédito—Agentes y Conductores	224.34				201.05	
Movimiento Presupuestario de 1.942	419.408.58	419.632.92	23.29	23.29	419.408.58	
779.—Mejoras a las Propiedades por Medio de Ingresos						
Mejoras y Obras Cargadas a Ingresos	101.180.32	101.180.32	34.430.12	34,430.12	66.750.20	
784.—Saldo en Ganancias y Pérdidas						
Ganancias y Pérdidas a 1.941	186.296.39				186.296.39	
Ganancias y Pérdidas Presente año	8.506.85	194.803.24			8.506.85	
Entradas Misceláneas—Sección Construcción	1.636.00	1.636.00			1.636.00	
Ganancias y Pérdidas al 30 de Noviembre de 1940			930.239.12	930.239.12		930.239.12
P A S I V O T O T A L			12,933.064.52			