



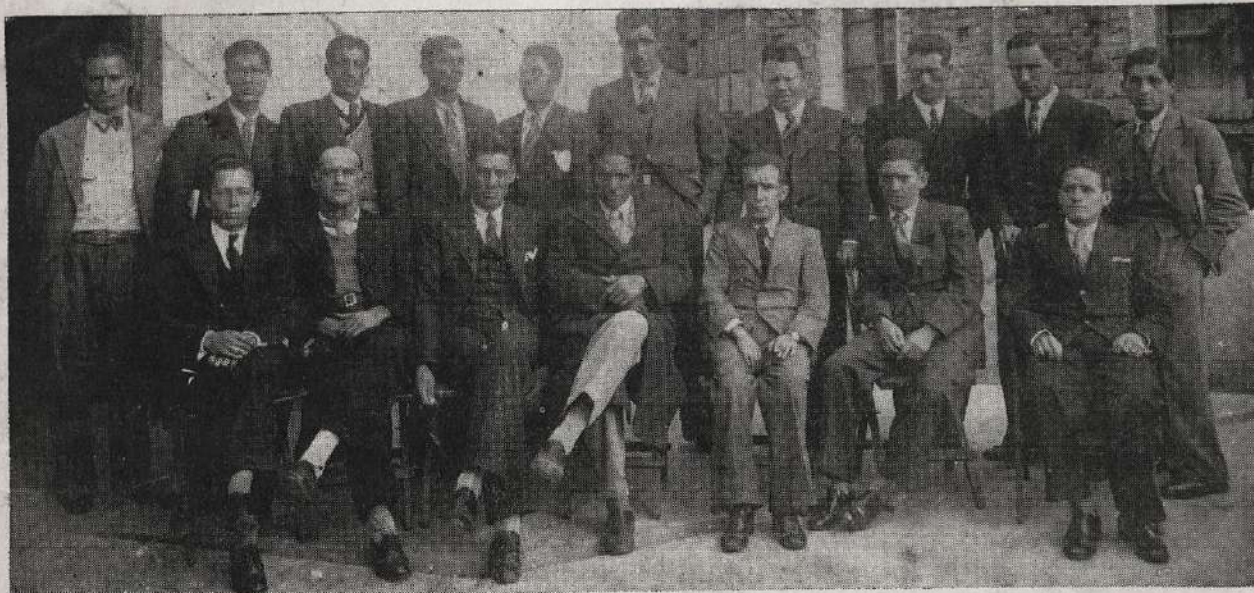
Nº 5

Junio 1961

Quito—Ecuador



«EL ECUADOR HA SIDO, ES Y SERA PAIS AMAZONICO»



Fundadores de la Federación Nacional de Choferes (Crónica pág. 5)

En Este Número

- Fundación de la FCHE.
- Los problemas del transporte.
- Millones de dólares desperdiciados.
- La profesión va de mal en peor.
- 10 millones de sucres: presupuesto de la Comisión de Tránsito.
- Urge la formación de una Junta Nacional de Transportes.
- 8.300 Kms. de carreteras estables tiene el Ecuador.
- Los dirigentes de las Cooperativas opinan.
- Desfile motorizado en honor del Presidente de la República.
- Pancrama Internacional.
- Sucedió en el país.



Desfile Motorizado de las Cooperativas de Transportes
(Crónica en la Pág. 8)

S/. 2

Organo de Información de la **Federación Nacional de Choferes del Ecuador**



**La Fábrica de automóviles y camiones
más experimentada del mundo:**

AYUDANDO AL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS

BUSES, CAMIONES Y VOLQUETAS

de 6 a 13 1/2 toneladas

TIPOS:

L-328
L-322
L-323
L-327
L-332
L-333
L-334
L-337

CAMIONETAS 1 3/4 Tons.

TIPOS:

L-319

MICROBUSES:

TIPOS:

O-319

MOTORES A DIESEL «MERCEDES-BENZ»

SIGNIFICAN: ECONOMIA Y DURACION

REPRESENTANTES: DISTRIBUIDORA NACIONAL DE AUTOMOTORES "DINA" S. A.

Av. 10 de Agosto No. 674 — Quito-Ecuador — Teléfonos: 33304-34860 — Casilla No. 2192

EL VOLANTE ECUATORIANO
Revista Mensual

Organo de Información de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador

Oficinas de Redacción:
Edificio del Sindicato Unico de Choferes de Pichincha:
Calle Montúfar No. 806 — 5o. Piso
Teléfono 13-821

Director: LEONIDAS CORDOVA
Gerente: FRANCISCO SALAZAR

Editor: FELIX CUEVA
Secretario de Prensa y Propaganda de la FCHE.

FILIALES DE LA FCHE:

Sindicato "Ecuador", de Choferes del Carchi

Sindicato de Choferes de Imbabura:
Sociedad de Choferes del Cantón Otavalo

Sindicato Unico de Choferes de Pichincha

Sindicato de Automovilistas del Cotopaxi: Sociedad de Choferes del Cantón Salcedo

Sindicato de Choferes "Pilotos" Tungurahua: Sindicato de Choferes del Pastaza

Sindicato de Choferes del Chimborazo: Sociedad de Choferes de los Andes, Alausí

Sindicato de Choferes de Bolívar

Sindicato de Choferes del Azuay

Sindicato de Choferes del Cañar

Sindicato de Choferes de Loja

Sindicato de Choferes de El Oro

Sindicato de Choferes de Los Ríos:
Sindicato de Choferes Profesionales de Quevedo

Sindicato General de Choferes del Guayas

Sindicato de Choferes de Manabí:
Sindicato de Choferes de Santa Ana,
Sindicato de Choferes de Manta, Sindicato Cantonal de Jipijapa, Sindicato Cantonal de Chone.

Sindicato de Obreros del Volante de Esmeraldas



EDITORIAL

Existencia y Actividad Clasista

Siguiendo la corriente del momento y acordes con las circunstancias de la época, hace 16 años, las Instituciones de Choferes concurrentes al II Congreso Nacional de Choferes del Ecuador, realizado en esta Capital, decidieron conformar un Organismo Federal, que agrupe a todos los compuestos por Choferes Profesionales del País, igualmente a aquellos otros que, no pudiendo hallarse presentes en este gran Certamen de estos Trabajadores, deseen ingresar y formar filas bajo la misma bandera federal recientemente organizada.

Es el primer paso para la vida pública de la conocida FEDERACION NACIONAL DE CHOFERES DEL ECUADOR. Institución creada para representar a la Clase Profesional del Volante Ecuatoriano y para ser la rectora de sus actividades en sentido colectivo; con facultades para intervenir en asuntos internos de alguna de sus organizaciones filiales y procurar la unidad de acción de todos y cada uno de sus numerosos sindicatos provinciales y cantonales, cual estado mayor de un ejército aguerrido y decidido a librar cuantas campañas y combates fueren menester para defender las posiciones sociales y clasistas conquistadas hasta su creación y posteriormente a ella, que signifiquen y determinen beneficios efectivos y prácticos para las entidades, como tales, y para sus componentes, como elementos del profesionalismo del volante del país.

Como es obvio suponer, deviene en la directriz nacional de todos los movimientos efectuados, y por efectuarse, por la Clase Trabajadora del Volante, en sus reclamaciones al Gobierno, Autoridades de Tránsito, —en el marco de sus relaciones profesionales—, Entidades de Derecho Público y Privado y demás organismos que, por su constitución, forma de actuar y propósitos y fines tienen vinculación íntima con el ejercicio profesional de los Choferes y con los postulados y finalidades de las Instituciones Confederadas; sin que ello signifique, ni pueda conceptuarse, como intromisión a la autonomía interna de cada uno de los sindicatos componentes, los que deben ajustar sus estatutos, procedimientos, actividades y operaciones a normas generales y a disposiciones de su Matriz Nacional, por expresa regulación de los Estatutos generales y por resoluciones del máximo organismo directriz: El Congreso Nacional de Choferes.

LA FEDERACION NACIONAL DE CHOFERES DEL ECUADOR ha venido cumpliendo y cumple, en la actualidad, con aquella alta y enorme responsabilidad que le confiara la Clase Profesional del Volante de la Patria. Cumplimiento que lo lleva a cabo mediante las ejecutorias y obras puestas en práctica por el Comité Ejecutivo Nacional (CEN).

Este organismo, ejecutor de las resoluciones de los Congresos, viene laborando incansablemente porque las condiciones de vida, nivel cul-

ASI SIRVE



A SUS CLIENTES



**Modernos Talleres
de servicio**

**TODA CLASE
DE REPARACIONES**

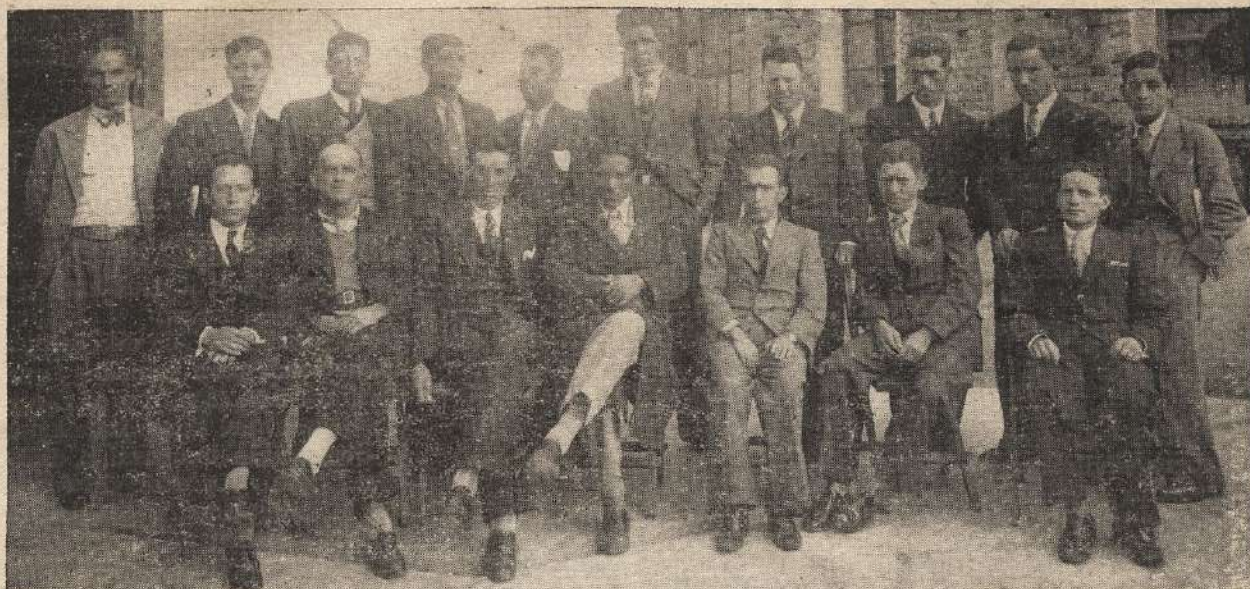
**Personal Capacitado
en cada rama.**

**Dotado de
Equipo Electrónico de
Alineación de Ruedas,
Unico en el país.**

**HERRAMIENTAS
DE PRECISION**



QUITO MOTORS—Avenida 10 de Agosto N° 2604 — Teléfono N° 34-421



La gráfica fue tomada en el desarrollo del I. Congreso Nacional de Choferes del Ecuador, que se efectuara como número del programa festivo realizado en celebración de las Bodas de Plata de Fundación de la entonces Sociedad "Unión de Choferes de Pichincha". Constan de izquierda a derecha: N. Uquillas (Chimborazo), Domingo Gerardi, fallecido (Guayas), Adriano Játiva (Imbabura), Andrés Avelino Mora, Presidente (Guayas), Alfonso Tinajero (Imbabura), N. Custode, (Cotopaxi), José Pinto E., Secretario (Pichincha), 2a. fila: Neptalí Escobar (Chimborazo), Gonzalo Pinto S. (Chimborazo), Carlos Arditto, fallecido (Guayas), Francisco Alvarez (Manabí), Telmo Araque (Pichincha), N. Benítez (Manabí), N. Bonilla (Cotopaxi), N. Bartelleti (Cotopaxi), Gabriel Chiriboga T., Prosecretario (Pichincha). Era el mes de Diciembre de 1937.

CONSTITUCION DE LA FCHE

27 DE JUNIO DE 1.945

Por Gabriel Chiriboga T.

Auspiciado y promovido por la Sociedad "Unión de Choferes de Pichincha", se reúne en Quito, como uno de los números conmemorativos de sus Bodas de Plata, el **I. Congreso Nacional de Choferes del Ecuador** en el mes de Diciembre de 1937.

Fue designado Presidente el c. **Andrés Avelino Mora**, de la Provincia del Guayas, y Secretario el c. **José Pinto**, de Pichincha. Los puntos más sobresalientes resueltos por este I. Congreso de la Clase fueron:

Elaborar un **Proyecto de Ley de Tránsito Nacional**, y la solución al problema presentado con la existencia de dos Instituciones formadas por Profesionales del Volante de la Provincia de Pichincha que se denominaban: "**Sociedad de Choferes 98**" (formada por miembros de la Sociedad Unión de Choferes de Pichincha, conservadores de su tradición y **Sindicato de Choferes "San Cristóbal"** (conformada por nuevos profesionales y otros antiguos, con tendencias modernistas).

De la declinación de posiciones de las dos instituciones en contienda, fruto del espíritu de entendimiento y comprensión que ha animado a los choferes en toda época, y como muestra de la colaboración gubernativa en pro de la solución de los problemas colectivos, surge, mediante Decreto Supremo No. 173-A, firmado por el General G. Alberto Enríquez Gallo, el siempre Poderoso Sindicato "**Unico de Choferes de Pichincha**."

A este I Congreso de la Clase del Volante, concurrieron, aproximadamente, las siguientes provincias: **Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, (Vicente León), Tungurahua, Chimborazo, Guayas, Manabí.**

II CONGRESO NACIONAL

Han transcurrido cuatro años, desde la realización de este I Certamen Nacional de la Clase del Volante, para que una aspiración general llegue al momento de la realidad. Durante este tiempo ha germinado en los choferes de Pichincha, la poderosa idea de agrupar a sus compañeros de profesión, en una Organización Nacional, que permita plasmar todas sus aspiraciones y reivindicaciones, para beneficio de todos cuantos la conforman a lo largo y ancho del territorio Patrio. Es así como, por iniciativa y auspicio del Sindicato "Unico de Choferes de Pichincha", el 24 de Julio de 1945, en la antigua Casa Sindical, se reúne el II Congreso Nacional de Choferes del Ecuador; habiendo sido escenario de su solemne inauguración el histórico recinto del Teatro Nacional Sucre. A esta nueva Junta Clasista asisten delegaciones profesionales de los Sindicatos Provinciales de Carchi, Imbabura, Pichincha, Tungurahua, Chimborazo, Bolívar, Azuay, Loja, Guayas, Manabí y Esmeraldas. Ocupan la Presidencia y Secretaría Principal de Actas, los cc. **Agustín Aguirre Ruiz** y **Alfonso Tinajero**, de Loja e Imbabura, respectivamente.

Para cumplir con la finalidad de este II Congreso de Choferes del Ecuador, el Sindicato de Pichincha tenía elaborado el **proyecto de Estatuto Nacional** por intermedio de una comisión designada para el efecto que se hallaba compuesta por los cc. **Augusto Gallardo S., José Pinto E., Gabriel Chiriboga T. y César Delgado Fierro**

(Pasa a la Pág. 15)

Resoluciones del XII Congreso Nacional de Choferes del Ecuador realizado en la ciudad de Guaranda

10.—Que se establezca el Fondo Mortuario Nacional a entregarse a los herederos del Chofer sindicalizado fallecido. Para este efecto, cada chofer sindicalizado entregará de inmediato S/. 10,00 y 2,00 cada vez que se produzca el deceso de un compañero sindicalizado. Estos fondos serán recaudados por cada uno de los sindicatos y enviado a la Federación Nacional para que los conserve en cuenta especial hasta cuando se produzca la necesidad de servicio, debiendo la FCHE expedir el correspondiente Reglamento para la realización del referido servicio.

20.—Recomendar a la Federación Nacional de Choferes y a los Senadores por los Trabajadores, que exijan al Ministerio de Previsión Social, el estudio de un Proyecto de Ley que establezca los beneficios sociales que corresponden a los choferes por invalidez, vejez, montepíos, etc.

40.—Que se reforme la Ley arancelaria a fin de que se establezca importaciones justas, es decir se graven mayormente los carros de lujo y se concedan rebajas prudenciales a los carros destinados al trabajo ordinario de los choferes.

60.—Que se exija al Gobierno Nacional la integración de la Comisión que ha de controlar la producción, la calidad y la distribución de los hidrocarburos, a fin de que se garantice la calidad especial de la gasolina.

80.—Que la Federación Nacional en unión de todos los Sindicatos exijan la intervención del Ministerio de Fomento a fin de que la Anglo Ecuatorian levante los reservorios a que está obligada para el aprovisionamiento de gasolina de las diversas jurisdicciones de la Patria y se evite de esta manera los problemas que se suscitan con la falta de combustible.

110.—Que se hagan las ges-

tiones respectivas ante los senadores y diputados que tienen que ver con la causa de los choferes, a fin de que permitan que los choferes tengan su Senador funcional en el Parlamento Nacional.

120.—Que se consiga del próximo Gobierno Nacional la abolición del Impuesto al Deporte que en realidad grava solamente a los choferes, o que por lo menos se reglamente su cobro a fin de que no se duplique, triplique y hasta cuadruple el cobro.

140.—Que hasta que se apruebe la Ley de Transportación Nacional, el Poder Público intervenga y controle los precios de importación y venta de vehículos, llantas, repuestos y más accesorios de los carros, ya que en la actualidad han alcanzado precios prohibitivos, debido a las escandalosas ganancias que se anotan los importadores; debiendo establecer un límite máximo de utilidades.

150.—Que la Federación Nacional de Choferes alcance una resolución en el sentido de que los Sindicatos tengan intervención directa en los asuntos que se ventilan en las Jefaturas de Tránsito, especialmente en lo referente a peritajes, avalúos, señalamiento de vías, estacionamientos, etc.

160.—Que se inicie una campaña en escala nacional para impedir que las Jefaturas de Tránsito concedan Permisos Provisionales de Manejo, ya que quienes portan estas credenciales gozan de mayores ventajas que los profesionales y con este sistema no se permite la titulación de Sportman.

170.—Que se suprima la Licencia Especial que es medio del que se valen los Jefes de Tránsito para cobrar nuevos impuestos a los choferes y que en la misma Licencia Anual se ponga un sello que diga PESADO para permitir la conducción de

vehículos de capacidad a quienes tienen más de tres años de ejercicio profesional

200.—Que se inicie una campaña nacional para impedir que los Jefes de Tránsito y el Director General del Ramo impongan la Suspensión temporal o definitiva de los choferes, sin conocer la resolución de los jueces que intervienen en la dilucidación de los accidentes provocados por los profesionales del volante. Y que para los casos de suspensión que en realidad debían existir, la Federación se encargue de la redacción de un Reglamento especial.

210.—Exigir que el Ministerio de Gobierno intervenga ante la Comisión de Tránsito del Guayas, a fin de que impida a estos empleados que continúen obstaculizando a los choferes profesionales de otras provincias exigiéndoles copia de exámenes, comprobaciones de capacidad profesional, refrendación de títulos, etc. etc., estableciendo cierta duda respecto de los títulos que poseen los compañeros.

220.—Reiniciar la campaña para conseguir la suspensión de la Comisión de Tránsito del Guayas ya que como parte integrante de la República tiene que estar regida por las mismas leyes y reglamentos que imperan en las demás jurisdicciones de la Patria, y por constituir una ofensa a los choferes profesionales,

230.—Que los sindicatos provinciales auspicien y mantengan Cursos permanentes de Cultura, bibliotecas, radiodifusoras, etc., con estímulos especiales para los choferes que participen o hagan realidad estos proyectos.

250.—Conseguir que el Salario Mínimo fijado para los choferes se observe totalmente por los respectivos Patronos. Exigir que en las localidades donde

(Pasa a la Pág. 44)

Es necesario crear una Junta Nacional de Transportes



Leonidas Córdova, Secretario General de FCHE, rodeado de varios profesionales de la Plaza del Teatro, formula sus declaraciones.

Encontramos al c. Leonidas Córdova, Secretario General de la Federación Nacional de Choferes, en el Control de la Plaza del Teatro. La presencia del periodista y del fotógrafo despiertan la atención de muchos choferes. Y en un momento estamos rodeados de media docena de trabajadores del volante, que aplauden la iniciativa de la FCHE de reanudar la publicación de El Volante Ecuatoriano, para que enfoque los verdaderos problemas de los choferes. El c. Córdova responde en la siguiente forma a nuestro cuestionario:

10.— Cuáles son los principales problemas que afectan a los profesionales del volante y en general a la rama del transporte?

—Son muchos y complejos los problemas —responde Leonidas Córdova—. Y naturalmente estos graves problemas no pueden ser solucionados solamente con el esfuerzo de los organismos sindicales. Por eso venimos propugnando desde hace mucho

tiempo la creación de la Junta Nacional de Transportes, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y que estaría integrada por un representante de ese Ministerio, de la Dirección General de Tránsito, de la Federación de Choferes y de las Cías. de Transporte. Hemos presentado ya el proyecto y nadie más que el actual gobierno, que conoce a fondo los problemas de los trabajadores del volante, puede convertirlo en realidad mediante un Decreto Ley de Emergencia. Estamos seguros que el señor Presidente de la República realizará esta aspiración nuestra.

20.— Naturalmente este organismo se encargaría de solucionar los problemas del transporte...

—Esa sería la razón de su creación. Tendría que encarar todos los aspectos del desenvolvimiento del transporte. Y una de sus misiones fundamentales sería propender a la buena conservación de las carreteras, pues hay dinero suficiente para ello, proveniente de los impuestos; se encargaría también de establecer un sistema de tarifas, de acuerdo con las necesidades de

cada línea de transporte, de carga y de pasajeros, para que desaparezca la competencia, que está llevando a los transportadores a la ruina. Pero en lo que debería intervenir este nuevo organismo con todo rigor y urgencia, es en el control de precios de los vehículos y de sus accesorios porque en este aspecto se están cometiendo verdaderos abusos...

El grupo de choferes que rodea al Secretario General de la FCHE asiente en este punto y casi en coro ratifica:

—Realmente es un abuso, esa es la palabra.

30.— Cree que hay "superproducción" de choferes por parte de las Escuelas de Capacitación?

—Debemos aclarar conceptos —responde nuestro entrevistado—. Hay que desvanecer ciertos erróneos criterios. Se afirma que hay "superabundancia" de choferes. Que las escuelas vienen brevetando todos los años una cantidad extraordinaria de choferes. Pero esto no es verdad. Yo podría asegurar que antes que existan Escuelas de Capacitación había mayor abundancia de choferes. Hoy no hay un número excesivo. Lo que ocurre es que infortunadamente en nuestro país no se cumplen con las leyes creadas para la defensa profesional. Hay una verdadera liberalidad por decir lo menos en conceder licencias y permisos de manejo para choferes sportman. Y son estos elementos los que vienen luego a desplazar a los verdaderos profesionales. Y naturalmente, en esta dura competencia por el pan de cada día no se respetan salarios mínimos ni otras leyes. Estas licencias sin discriminación son las que afectan terriblemente a los choferes profesionales.

40.— Cree que es indispensable la expedición de una Ley de Tránsito?

—Todos los organismos de choferes han reclamado esta ley, pero una ley justa y que prevea todos los aspectos. Una ley que no solamente tenga un sentido represivo sino preventivo. Se han presentado numerosos proyectos a todos los Congresos Nacionales. Pero hasta ahora no se ha aprobado ninguno, porque los mismos legisladores han encon-

(Pasa a la Pág. 40a.)



El Presidente de la República, acompañado de dirigentes de las Cooperativas, encabeza el gran desfile motorizado. Luis Salas Mancheno y Gonzalo Gallegos flanquean al doctor Velasco Ibarra.

El 7 de junio, las Compañías y Cooperativas de Transporte de esta ciudad realizaron su extraordinario desfile motorizado en honor del Señor Presidente de la República doctor José María Velasco Ibarra, en reconocimiento del Decreto Ejecutivo

No. 759 que regula la introducción de nuevas unidades en las líneas de transporte de esta ciudad.

Una interminable columna de vehículos: buses, micros, colectivos y automóviles de plaza, esperaban al doctor Velasco Ibarra

Los choferes agradecen al Doctor Velasco Ibarra

En los últimos días de diciembre del año pasado, la Federación Nacional de Choferes y el Sindicato Unico de Choferes de Pichincha, interpretando el pensamiento de todos sus colegas del país, rindieron un significativo homenaje al señor Presidente de la República doctor José María Velasco Ibarra por el decidido apoyo a la clase del volante y especialmente por la expedición del decreto No. 63 que exonera a los profesionales del pago de impuestos, matrículas de los vehículos de servicio público, la validez por 2 años licencias de manejo y placas.

En una gran asamblea que se realizó en el salón de sesiones del Sindicato Unico de Choferes el doctor Velasco Ibarra recibió el agradecimiento y adhesión de la clase del volante. Ofreció el acto el c. Alfonso Duque, Secretario General de la SUCH; el c. Leonidas Córdova, Secretario General de la FCHE, en un emocionado discurso, hizo la entrega al doctor Velasco Ibarra de una artística fuente de plata en la que están grabados

los nombres de todos los Sindicatos de Choferes del país.

El doctor Velasco Ibarra que estuvo acompañado por el Ministro de Defensa Nacional, Oficiales de las Fuerzas Armadas y de la Dirección de Tránsito y el doctor Manuel Araujo Hidalgo, ex-ministro de Gobierno y Síndico de la FCHE, pronunció un breve discurso en el que agradeció el homenaje que le rendían los choferes y ratificó su decisión de seguir apoyando a la clase para el logro de sus aspiraciones de mejoramiento social.

Homenaje al c. LUIS SALAS MANCHENO

En el mismo acto se rindió también un merecido homenaje al c. Luis Salas Mancheno diputado al Congreso Nacional, por haber sido el gestor y el incansable batallador por la expedición del Decreto que libera de algunos impuestos a los choferes profesionales. El c. Pacífico Vega en un conceptuoso discurso hizo la entrega al c. Salas Mancheno de un anillo de oro en nombre de todos los choferes del país.

Desfile motorizado en homenaje al señor Presidente de la República

rra en el aeropuerto "Mariscal Sucre", a su retorno de Guayaquil. Cuando descendió el doctor Velasco del avión presidencial fue ovacionado y saludado por los choferes y los dirigentes de las Cooperativas de Transporte, el c. Matías Ulloa, Gerente de la Cooperativa de Colectivos "Quito", ofreció el acto al Sr. Presidente e invitó a presenciar el desfile motorizado.

Desde el Palacio de Gobierno el doctor Velasco Ibarra pronunció un discurso en el que agradeció el homenaje y exaltó la lealtad de los choferes y ratificó su decisión de seguir apoyando a la clase del volante y que para tranquilidad de los choferes se mantendrá en vigencia el Decreto No. 759.

Impresionante fue el desfile motorizado, a su paso por las calles de la ciudad, como una ratificación del apoyo y gratitud de los transportadores urbanos al señor Presidente de la República, doctor José María Velasco Ibarra.



Centenares de unidades de transporte urbano tomaron parte en el desfile organizado por las Cooperativas de Transporte de esta ciudad en honor del doctor Velasco Ibarra.

Alarma entre los transportadores por nueva alza de precios de vehículos y accesorios

Ha causado alarma la nueva alza de precios de los vehículos, sus accesorios y repuestos en general. Para esta alza se aduce el cambio de lista en las importaciones. Nuestros explotadores se aprovechan de la mínima oportunidad para el aumento de sus fabulosas utilidades, perjudicando de esta manera a nuestra paupérrima economía.

¿Hasta cuándo se abusará de la paciencia de los choferes y del pueblo en general? Con este motivo la Federación Nacional de Choferes del Ecuador, ha enviado la siguiente comunicación al señor Presidente de la Junta Monetaria Nacional. Quito, mayo 12 de 1961.

Señor
Presidente de la Junta Monetaria Nacional
Ciudad.

Señor Presidente:

Ultimamente, la Junta Monetaria Nacional ha dispuesto el traslado de la Lista No. 1 a la Lista No. 2 de Importaciones de algunos artículos relacionados con la actividad del transporte motorizado, facilitando una elevación desmedida de precios de los accesorios y repuestos para vehículos y de varios otros relacionados con esta función social del transporte nacional.

Como tal medida ha venido a crear una situación difícil en la actividad mencionada, en nombre de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador, y a pedido expreso y general de la Clase del Volante del País, venimos ante el señor Presidente de la Junta Monetaria Nacional para encarecerle se digne intervenir ante su Directorio para que revea su decisión anterior y disponga el retorno de esos artículos a la lista primitiva o sea la No. 1; ya que lo contrario significa hundir más en la miseria y la pobreza a este conglomerado social que, también, componemos los choferes profesionales y los transportadores en general.

Los artículos a que hacemos mención son:

206-B Petróleo, aceite, lubricantes, etc. (menos gasolina de aviación).

273 Mangueras de caucho en general (menos mangueras de jardines).

377 Repuestos y piezas sueltas, parches, etc., para reparar máquinas.

642-A Asbestos y amiantos (forros de frenos, embragues, etc.)

718 Ejes para carros.

728 Remaches, pasadores, pernos, arandelas, etc. (menos clavos sin paso de rosca).

729 Tornillos etc. con paso de rosca.

756 Artículos de cobre en bruto.

757-A-B Niquelados, encobrados, etc.

760-A-B-C Tubos y caños de cobre (cañerías, etc.)

965-A-B Plásticos y marroquines corroesiles, Caja de Baterías.

967-2 Cañerías.

967-A-2 Ácidos para baterías, y otros más que no señalamos por el momento, pero que tienen vinculación directa con nuestra rama de trabajo.

Fácil es comprender, señor Presidente, que las elevaciones producidas por el cambio de Lista de Importaciones no son satisfechas por los importadores, sino por nosotros, que somos a la postre, los adquirentes de esos artículos, y formamos igualmente, la gran masa ciudadana, a la que no desea gravar su misérrima economía el Gobierno Nacional. Por tanto, sería de esperarse una acción decisiva de parte de la Junta Monetaria Nacional, de la cual es su muy digno Presidente, para la solución del problema creado contra esta clase específica de trabajadores ecuatorianos.

Los Choferes del Ecuador aspiramos a ser atendidos en nuestra demanda por el señor Presidente de la Junta Monetaria Nacional, por lo que le manifestamos nuestro consiguiente agradecimiento, tenemos la seguridad de que ayudará a calmar la justa inquietud y reclamo despertados en nuestra Clase y a solucionar su aspecto económico personal.

Con sentimientos de distinguida consideración, cúmplenos suscribirnos del señor Presidente, muy atentamente.

SOLIDARIDAD Y JUSTICIA

Por la Federación de Choferes del Ecuador

Leonidas Córdova,
Secretario General

Gabriel Chiriboga,
Secretario de AA. y CC.



Mire Ud., amigo. Esto puede sucederle si cruza la bocacalle cuando el vigilante está de espaldas.

JEFATURA DE TRANSITO

«ES NECESARIA LA EXPEDICION DE UNA MODERNA LEY DE TRANSITO»

Declaró el Sr. Carlos Torres Vâsconez

Secretario General del Sindicato de Pilotos de Tungurahua y Gerente de «SANTA»

En la Oficina de "Santa", en Quito poderosa flota terrestre nacional, que cubre con sus unidades, más de cincuenta, todo el territorio de la Patria, departimos con el Gerente de la misma, Sr. Carlos Torres Vâsconez, prestigioso y experimentado profesional del volante y quien desempeña al momento las funciones de Secretario General del Sindicato de Pilotos del Tungurahua.

El, hombre conecedor de la materia, no demoró sus respuestas al cuestionario que le formulamos:

—Qué nos podría decir del Sindicato de Pilotos del Tungurahua?

—Al momento es una entidad robusta, prestigiada entre las similares del País, con hondo sentido de unidad y de defensa clasista. La experiencia acumulada en varios años de existencia ha servido para que ocupe un destacado sitio entre los Sindicatos de Profesionales del Volante de mi País. Expresión de su positiva organización es el contar con dos edificios de su propiedad y con propios medios de difusión en la ciudad de Ambato.

—Cuáles son los problemas o tareas en marcha del Sindicato, en la actualidad?

—No es la primera vez, modestia aparte, que la bondad de mis compañeros del Tungurahua me han puesto al frente de los destinos del Sindicato. Pero ahora debo resaltar esta confianza, pues entre los planes a realizarse, tenemos que dar un paso de gran progreso: la Cooperativa de la Vivienda. Están ya en estudio los Estatutos y Reglamentos y pronto esta aspiración justificada de los profesionales del volante de mi ciudad, Ambato, llegará a su me-

ta, contando con el generoso ofrecimiento de quinientos mil sucos de ayuda que nos hiciera el Excmo. Sr. Presidente de la República.

—Cuáles son a su juicio los principales problemas del transporte en el Ecuador?

—El principal problema que afecta a la clase del volante es el alto precio de las unidades, en general el costo de operación, pues para nadie es desconocido el gran número de impuestos, de todo género, que afectan al transporte en el País. Citemos, por ejemplo, que hay gran cantidad de impuestos seccionales, etc./etc.

—Considera Ud., señor Gerente de la Flota "SANTA", que debe haber una reglamentación de las tarifas de transporte?

—Yo diría mejor que lo que

hace falta es la unificación de las tarifas del transporte. Unificación que la Flota a la cual represento ha solicitado repetidas ocasiones a las Autoridades respectivas.

—Deben seguir produciendo más profesionales los cursos de Capacitación?

—Creo que es necesario. Quizás no con la proliferación y abundancia de los últimos tiempos. Hay que calificar a cada aspirante y luego de que cumpla el curso, con más que buenas calificaciones, darle el título que no le capacitará sino después de largos años de práctica para conducir vehículos pesados y, lo que es más, vehículos de transporte urbano interprovincial.

—Ud., en su calidad de Secretario General del Sindicato de Pilotos del Tungurahua, qué opinión tiene sobre si debe o no expedirse una Ley de Tránsito?

—Debe expedirse la Ley Nacional de Tránsito y mientras más pronto mejor.

GALO MARTINEZ MERCHAN

En días pasados fue condecorado por el señor Presidente de la República como un justo reconocimiento a su dinamismo, a sus capacidades morales e intelectuales, a su don de gentes para tratar a toda clase de ecuatorianos. Porque para el Lcdo. Galo Martínez Merchán no existen las poses ficticias ni los desplantes olímpicos. Es un servidor del pueblo abnegado y ejemplar. Por eso, pocas condecoraciones tan bien merecidas.

Los trabajadores del Volante que hemos sido objeto de la particular atención en todos nuestros problemas laborales del Lcdo. Galo Martínez Merchán, cumplimos con el deber de felicitarle públicamente por esta condecoración, al mismo tiempo que formulamos nuestros mejores deseos por el éxito creciente en todas sus actividades.

Y estamos seguros que la clase del volante, especialmente la de Guayaquil, siempre encontrará en el señor Secretario General de la Administración su leal amigo y colaborador para la solución de todos los graves problemas que afecta al ramo del transporte, y que él conoce, como pocos funcionarios, por su constante preocupación y contacto con la clase del volante.

"EL VOLANTE ECUATORIANO"

La desleal competencia en el transporte nos arruinará



ALFONSO DUQUE formulando sus declaraciones para EL VOLANTE ECUATORIANO.

Alfonso Duque quien en días próximos dejará la Secretaría General del Sindicato Unico de Choferes de Pichincha, responde en la siguiente forma al cuestionario de "El Volante Ecuatoriano":

1c.—Cuáles son, a su juicio, los principales problemas del transporte?

—Muchos son los problemas. Señalemos algunos —responde Alfonso Duque—. En el transporte urbano hay que señalar en primer término los que se derivan de la peculiar topografía de la ciudad, con sus calles estrechas, empinadas, retorcidas, con sus gargantas, lo cual naturalmente ha producido una terrible congestión del tránsito y es causa de la mayor parte de los accidentes. En cuanto al transporte interprovincial, hay que confesar con mucha pena

que se halla sumamente desorganizado. Hay una loca competencia entre los transportadores tanto de carga como de pasajeros. Ello se debe a la falta de un Reglamento.

2o.—Ud. señala la loca competencia que existe en el transporte interprovincial. Cómo se podría eliminar esta desleal competencia?

—Exactamente de desleal se lo podría calificar —asiente Alfonso Duque—. Los transportadores estamos en una irrazonable lucha entre nosotros mismos, tanto los transportadores de carga como de pasajeros. Esta loca competencia es mayor en lo interprovincial. Todos estamos, además, en competencia contra los FF. CC. que con su mala política de rebajar los fletes hasta el mínimo, ha producido el desfinanciamiento total de la misma Empresa y de los demás transportadores. Como transportador que soy, tengo vivo interés, en compañía de otros muchos, en elaborar una Ley de Unificación de Tarifas y precios tanto de pasajeros como de carga para presentarlo a consideración de la próxima legislatura.

3o.—Cree Ud. que hay "superproducción" de choferes?

—La mayor parte de los pro-

fesionales del volante coincidimos en que se deben cerrar por algún tiempo las Escuelas de Capacitación —afirma rotundamente Alfonso Duque—. Pero siempre y cuando esto se haga en escala nacional. Pues sería absurdo que solamente se cierren los Cursos en algunas provincias y siguieran abiertos, por ejemplo, los Cursos de Capacitación del Guayas, que realiza 2 al año. Las razones son evidentes en favor de nuestra tesis: hay una terrible competencia de profesionales que va en detrimento de sus mismos intereses, de sus mismos salarios.

4o.—Cree que debe expedirse una Ley de Tránsito Nacional?

—Creo que sería del caso la expedición de esta Ley, pero siempre que sea una Ley justa, que considere todos los aspectos en pro y en contra que acompaña a los trabajadores del transporte —responde lacónicamente— Alfonso Duque.

La entrevista se ha realizado en la Secretaría General del Sindicato Unico de Choferes de Pichincha. Hay muchos profesionales esperando que quede el libre el c. Duque, quien pone término a sus palabras, felicitando la iniciativa de la FCHE de editar nuevamente su revista que contribuirá a incrementar la cultura y a velar por los intereses de los choferes profesionales. Mi felicitación para los que están haciendo esta revista y, de manera especial, para el c. Félix Cueva, Secretario de Prensa y Propaganda de la FCHE. Finaliza Alfonso Duque.

USTED Y EL TRANSITO

—¿Señala usted siempre su intención de parar o cruzar?

—¿Cuándo usted se aproxima a la cima de una cuesta pasa Ud. a otros vehículos?

—¿Sigue usted manejando aunque tenga sueño?

—¿Presta usted atención a las Señales de Tránsito que encuentra en las carreteras?

—¿Marcha usted por su derecha o se sale de ella frecuentemente haciendo "zig-zag, tratando de pasar a otro vehículo?

—¿Cuándo llueve o hace frío, maneja usted con las ventanillas herméticamente cerradas?

—¿Cuándo usted sigue a otro vehículo guarda siempre una distancia (de largo) aproximadamente de dos vehículos juntos?

Bajas tarifas, altos precios de los vehículos: principales problemas del transporte urbano

—LOS PRECIOS DE LOS VEHICULOS Y DE LOS REPUESTOS SE HAN DUPLICADO EN LOS ULTIMOS AÑOS.

—LAS TARIFAS DE PASAJES SE MANTIENEN INALTERABLES, SI SE TOMA EN CUENTA LA EXTENSION CRECIENTE DE LAS RUTAS DE SERVICIO.

—LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS —BUSES ESPECIALMENTE— NO PUEDEN CANCELAR NI SIQUIERA SUS CUOTAS.

—LAS COOPERATIVAS DEBERIAN FORMAR UNA ENTIDAD PARA IMPORTAR REPUESTOS Y ACCESORIOS.

—HAY "SUPERPRODUCCION DE CHOFERES" QUE HACEN UNA GRAVE COMPETENCIA EN EL RAMO.

En el flamante local de la Compañía Nacional de Transportes, en la Carolina, encontramos a casi todos los dirigentes de las Cooperativas de Transportes de esta ciudad. Han concurrido para realizar una de sus sesiones semanales. Entre los varios puntos que van a discutir es el relacionado con el alto costo de los repuestos. El Reportaje que intentábamos para el VOLANTE ECUATORIANO, de este modo, se convirtió más bien en una mesa redonda.

MÁNUEL MALDONADO es el gerente de la Compañía Nacional de Transportes y Comercio, una de las más importantes ramas de transporte de pasajeros de esta ciudad. Es dirigente desde hace muchos años. Ha visto crecer, a pesar de todos los contratiempos, a la empresa desde su nacimiento. Nadie como él para conocer más de cerca los problemas del transporte.

—Cuáles son esos problemas principales? le inquirimos....

—Sin duda el alto costo de los vehículos y de los repuestos— responde prestamente Manuel Maldonado. Cuando me inicié en el transporte, hace 20 años, un chasis costaba cincuenta mil sucres. Hoy cuesta 110.000 o 120.000 y una carrocería hasta 25.000 sucres. Nada digamos de los repuestos que suben cada día. Mientras tanto seguimos con el mismo precio irrisorio de pasaje. Las consecuencias están a la vista. (Grupo de Colectivos). Muchos miembros de la Cía. han tenido que retirarse porque no han podido renovar sus unidades y muchos otros no pueden pagar sus cuotas normales.

—A cuánto aspiran elevar las nuevas tarifas en los buses ordinarios?

—Nuestra aspiración es que se pague cuarenta centavos por pasaje o por lo menos que se nos permita la unificación del precio del pasaje en las líneas secundarias, de manera que todo el mundo pague 30 centavos. En este sentido hemos hecho nuestros planteamientos

a las autoridades, especialmente ante el Municipio en donde inclusive se realizó una mesa redonda. Con números demostramos los costos de operación. Parece que algunos Concejales se convencieron y nos ofrecieron apoyo... pero hasta la presente. Mientras tanto aumenta el desconcierto de los transportadores y se agravan nuestros problemas, ante el alza fantástica de los repuestos, especialmente ahora que muchos de estos repuestos indispensables se han pasado a la Lista 2.

—Es que no hay ningún control en los precios de los repuestos?

—Ninguno. Hay un descontrol absoluto. Una verdadera anarquía. Y, como lo digo, los precios están por las nubes. Por ejemplo, ahora una llanta de 8-25 x 20, de 10 capas vale 1.800 sucres.

Se imagina lo que representa equipar un vehículo con llantas nuevas? De ahí que los propietarios de unidades casi siempre estén endeudados y ni siquiera puedan cumplir con el pago de sus cuotas, que es de treinta sucres diarios. Algunos apenas si pueden pagar una cuota a la semana.

El contador de la Empresa, señor Carlos Tayupanta, efectivamente nos muestra los cuadros de pago, las tarjetas de pago de cuotas. Son raros, entre más de cien propietarios de vehículos, los que en algunas semanas han pagado todos los días.

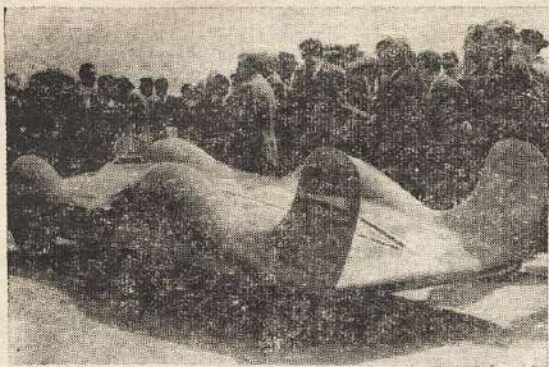
Y ahora Manuel Maldonado enfatiza: Esta es la verdadera realidad de los transportadores y no las bellas historias que el público se imagina, creyendo que nos estamos haciendo millonarios y que ni siquiera agradece cuando extendemos nuestros servicios a los nuevos barrios, sin elevar el pasaje.

Ahora interviene GONZALO GALLEGOS, gerente de la Cooperativa de Colectivos "Libertad", señalando una de las posibles soluciones...

—Naturalmente la formación de una Cooperativa para la importación de repuestos sería una de las soluciones, como Ud. indica —afirma—. Pero mucho temo que cuando intentemos esto, se levanten los poderosos intereses particulares. Desde luego, ya hubo un intento de formar la Gran Corporación del Transporte



Algunas de las unidades de la Compañía Nacional de Transportes, de esta ciudad, que tomaron parte en el Desfile en homenaje del Presidente de la República.



"ESTRELLA FUGAZ", primer vehículo francés a turbina, presentado por la fábrica Renault, en el autódromo de Montlhéry. Es un coche de líneas futuristas.

te Nacional, que, entre otras cosas, se proponía importar por su cuenta los repuestos, lubricantes, etc. Pero algo misterioso pasó en el Congreso Nacional... Seguramente las influencias de siempre.

GUSTAVO LOPEZ CASTELO, ex dirigente sindical de los choferes, formula la siguiente consideración:

—Quiénes consumen los repuestos? Quiénes los venden? A dónde van a parar las ganancias? La respuesta es muy sencilla. Pues nosotros que somos los que compramos los repuestos vamos a hacer realidad este proyecto, promoviendo un capital social. Lo que pasa es que las Compañías de Transportes primero hemos querido solucionar nuestros problemas internos, para luego afrontar conquistas de mayor convergencia mediante la cooperación. Y, de acuerdo con las leyes, creo que nadie nos impedirá convertirnos en importadores... Con la creación de la Federación de Cooperativas, lograremos esta aspiración. Y entonces inclusive nos pondremos en contacto con las Cooperativas Internacionales del ramo para la importación.

LOS COLECTIVOS

—Y cuál es el problema principal en el servicio de colectivos?

El señor **MATIAS ULLOA**, dirigente de la Cooperativa de Colectivos "Quito", responde prestamente:

—El problema es general para todos los transportadores. Los gastos de mantenimiento son los mismos, los gastos de servicio igualmente. Y por los repuestos, gasolina, lubricantes, etc., tenemos que pagar los mismos precios. Aparentemente se podría creer que hacemos buenas utilidades, pero hay que recordar que trabajamos hasta 17 horas al día. Y, de acuerdo con el trabajo, después de 3 ó 4 años, la unidad ya no sirve. Y de este modo, también los dueños de colectivos estamos abrumados de deudas.

—Y qué hay sobre la competencia en las líneas?

—Las Empresas de transporte se han multiplicado en los últimos 10 años. Cada empresa ha aumentado también el número de sus unidades. Es decir, se ha producido una intensa competencia. Lo que estamos propugnando es que se regule esta competencia, no que se la elimine, porque creemos que ya no es posible aumentar más unidades, porque entonces este servicio sería una babilonia y todos iríamos a la ruina. Por eso es que habiendo logrado la expedición del Decreto 759, lo juzgamos como una de las mejores conquistas en defensa del ramo del transporte de pasajeros.

—No creen que hay una especie de "superproducción"

de profesionales que viene a aumentar la competencia?

El conocido volante Joel Muela, que representa a los Micros "Mariscal Sucre", afirma categóricamente:

—En mi criterio hay evidentemente una superproducción, que atenta contra los profesionales antiguos, muchos de los cuales se van quedando sin trabajo. Con el antecedente de que los nuevos graduados, por diversas circunstancias, adquieren sus unidades y pugnan naturalmente por competir. La desocupación en consecuencia no se hace esperar para los profesionales. Aparte de que ello influye en la oferta de trabajo por míseros salarios. Existe una resolución de los Organismos competentes. Pero yo debo simplemente señalar que por lo menos se debería prolongar el tiempo del curso para la graduación de choferes. Además, tengo que expresar que yo siempre he luchado en la Directiva de los organismos matrices por alcanzar esta limitación, pero infortunadamente he estado con la minoría.

Gonzalo Gallegos anota:

—Los salarios mínimos para los choferes del transporte urbano son de 1.000 sucres mensuales, pero, ante la competencia, hay profesionales que se ofrecen hasta por 450,00 sucres.

LA LEY DE TRANSITO

—Debe expedirse una Ley de Tránsito? Esta es una pregunta peliaguda, pues se ha hablado tanto en pro y en contra de esta ley...

Manuel Maldonado responde:

—Siempre hemos propugnado una Ley de Tránsito,

Plegaria del Conductor

- 1o.—POR FAVOR, cruce sólo en las esquinas. Es más sencillo que Ud. evite un vehículo a que éste lo evite a Ud.
- 2o.—OBEDEZCA las señales de tránsito, las reglas que lo rigen y las indicaciones del Vigilante. Su RESPONSABILIDAD en la prevención de accidentes es tan amplia como la mía.
- 3o.—ANTES DE ATRAVESAR mire a su izquierda y a su derecha, las piernas se controlan con más facilidad que las ruedas de un vehículo.
- 4o.—NO ME DESAFIE tratando de chocarme porque Ud. sale perdiendo.
- 5o.—JAMAS entre precipitadamente a la calzada, ni salga a través de coches estacionados.
- 6o.—DONDE NO HAYA ACERA camine por la izquierda enfrentando el tránsito; es mejor para Ud. y para mí.
- 7o.—DURANTE LA NOCHE trate de usar alguna prenda blanca para que lo pueda ver mejor.
- 8o.—NO OBSTACULICE su visual con diarios, paquetes o paraguas; fíjese "DONDE" cruza..., fíjese "CUANDO" cruza.
- 9o.—UD. QUE CAMINA tiene más visibilidad que lo que obtengo desde el volante. No olvide que me es imposible detener el coche en 1 cm. AYUDEME UD. TAMBIEN.

Consejo Nacional de Seguridad

pero ajustada a la realidad de nuestro medio, a nuestro problema, una ley justa y equitativa que no solamente condene a los choferes, sino que considere que los peatones las más de las veces son los causantes de muchos accidentes. Una ley de tránsito debe consultar los problemas de cada sector de la patria. Cómo quedaría la Comisión de Tránsito del Guayas con una Ley de Tránsito? Pero lo que mas me preocupa es la prevención que existe contra el chofer y lo cual se quiere trasuntar en la Ley de Tránsito. El chofer —dicen— es el causante de todos los accidentes. Y hay que ver las indemnizaciones que se le exigen, indemnizaciones que por su capacidad económica, no puede pagarlas. Si se expide una Ley de Tránsito habrá que tomar muy en cuenta también la especial topografía de esta ciudad, con sus calles estrechas, retorcidas, con su falta de estacionamientos, etc. etc. En fin, los choferes nunca hemos estado en contra de una Ley de Tránsito justa y equitativa.

INDUSTRIA DE MONTAJE

—No creen que ya es hora de que el país cuente con una fábrica de montaje, que alivie los costos de los vehículos?

JORGE TAPIA, Presidente de la Cooperativa Libertad, asiente con entusiasmo:

—La idea es maravillosa, beneficiosa para la clase y para la economía del país. Pero, como siempre, inmediatamente saltarán los intereses creados. Yo creo que los transportadores debemos hacer conciencia sobre este aspecto.

La mayor parte de los transportes aprueban la idea, señalando que ella no solamente representaría una rebaja en el precio de los vehículos, sino que proporcionaría trabajo a muchos ecuatorianos y crearía nuevos técnicos.

—Parece que en el Ministerio de Previsión se ha omitido el criterio de que solamente los profesionales deban constituir una Cooperativa de transporte. Qué les parece este criterio?

—Está de acuerdo con la Ley de Cooperativas — responde— **Jorge Tapia**. Las cooperativas no se han formado para grandes inversionistas. Y naturalmente nadie como los profesionales para conocer los problemas

del transporte, pues ellos son los que sufren las consecuencias y aportan las experiencias. Hay que destacar también que en la dirección deben estar profesionales, pues en el ramo del transporte disponemos de elementos capacitados. De otro lado, nadie nace sabiendo... y lo que se necesita es oportunidad.

—El Estado ha prestado alguna ayuda para el desarrollo de las Cooperativas de Transporte?

—Ningún apoyo hemos recibido en este sentido — afirma— Gonzalo Gallegos. Las Cooperativas se han formado y subsisten por nuestro propio esfuerzo o iniciativas. Es verdad que la Ley de Cooperativas es amplia y considera muchos beneficios para los cooperados, pero debo confesarlo que no hemos recibido ninguno de estos estímulos, por ejemplo, la exoneración de derechos para importar. No sé ahora que ocurrirá con el nuevo Departamento de Cooperativas que afirma que va a dar gran impulso a las cooperativas de vivienda. Ojalá no se trate solamente de palabras.

Ha aumentado el número de profesionales, que prácticamente llenan el Departamento de la Gerencia. Se ha conversado largamente y se han abordado muchos temas. Las respuestas han sido francas y espontáneas. Y para poner punto final a esta amigable conversación formulamos la última pregunta al azar.

—Y cuál es el problema interno más grave de su Cooperativa?

El señor **Carlos Cañena**, de la Cooperativa de Buses **El Inca**, responde sin vacilar:

—La falta de honradez y responsabilidad en los dirigentes causa grandes problemas en cualquier organización. Eso es lo que ha sucedido en nuestra cooperativa que fue víctima de los malos manejos. Infortunadamente ni siquiera el Ministro de Previsión nos atiende en este problema, ordenando la fiscalización. Vamos para 10 meses de haberlo solicitado y estamos a fojas uno.

Son las seis y media de la tarde. Los dirigentes de las Cooperativas se acuerdan que tienen que sesionar. Y como ya se han ventilado los principales problemas del transporte, ponemos punto final a esta entrevista original y exclusiva, cuando habiendo ido en busca del señor Manuel Maldonado nos encontramos con todos los dirigentes de las Cooperativas.

EL SALARIO QUE GANAMOS ES INSUFICIENTE

José Julio Román es un chofer de bus que sirve, sin accidentes de tránsito de ningún género, durante más de 21 años. No es propietario. Y gana actualmente 45 sucres diarios.

—También le habrán condecorado le inquirimos....

—Qué vah —responde ligeramente disgustado—. Yo no me meto en esas cosas. Allá entre ellos.

—Le alcanzan los 45 sucres diarios para vivir con su familia?

—Imposible, pero hay que hacer milagros. Real-

mente yo creo que no estamos bien remunerados los choferes de línea. Pero no podemos exigir aumentos, pues nos damos cuenta de la realidad de este servicio...

—Cree que hay mucha competencia?

—Evidentemente hay mucha competencia. Choferes que se ofrecen hasta por veinte sucres diarios. Pero felizmente los propietarios de los vehículos, las Cooperativas, estudian también el aspecto de responsabilidad.

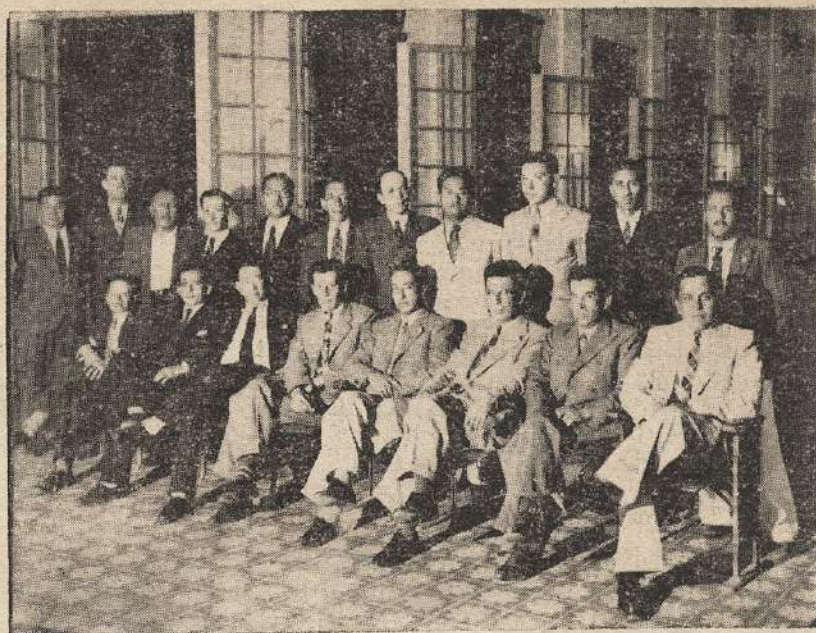
—Desea que se dicte una Ley de Tránsito?

—Debería expedirse esta ley, pero siempre que sea justa y no un dogal para ahorcar a los choferes a quienes se los acusa de todos los accidentes.

Y **José Julio Román** sustenta con calor sus ideas delante de los dirigentes de las Cooperativas de Transportes, durante la entrevista colectiva que realizamos para **EL VOLANTE ECUATORIANO**.

Constitución de la FCHE

27 de junio de 1945



(Viene de la 5a. Pág.)

Delegados que asistieron al III Congreso de Choferes, celebrado en Guayaquil, el 24 de julio de 1947. Aparecen esforzados y leales dirigentes de la clase.

Los proyectos de Estatutos presentados por las delegaciones de Pichincha y Guayas son estudiados en el transcurso de las sesiones del Congreso. Los definitivos fueron aprobados en las sesiones ordinarias, matutina y vespertina, del día 26, y en la extraordinaria del 27 de Julio de 1945. Fechas que marcan una grande y gloriosa jornada cívico-clasista de los choferes profesionales del Ecuador y que alumbra el horizonte de sus reivindicaciones bajo la égida sublime de su nombre: **Federación Nacional de Choferes del Ecuador.**

El primer Comité Ejecutivo Nacional estuvo formado por: Carlos Arditto (Guayas), como Secretario General, y para las demás Secretarías por los cc. Miguel A. Izurieta, (Cotopaxi), Nicolás Peñaherrea (Pichincha), Marcos Naranjo (Guayas), Alberto Pérez (Guayas), Ezequiel Padilla Cox (Manabí) y Carlos López Galarza (Tungurahua). Para ejercer las funciones de suplentes son designados los cc. Andrés A. Mora (Guayas), Agustín Aguirre R. (Loja), Julio C. Fierro (Carchi), Víctor M. Moreno (Chimborazo), César Augusto Larrea (Bolívar) y Virgilio Flores (Azuay).

Sede de la Federación es designada la ciudad capital, por siete votos contra cinco que enuncian la del Puerto Principal. Paradójico resultado: Sede en Quito y Secretario General en Guayaquil. Como lógica consecuencia, las funciones administrativas de la Federación debieron y fueron realizadas desde la ciudad de Guayaquil. Una vez suscrita el acta de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador, por las delegaciones asistentes, se resuelve convocar al III Congreso de la Clase, para el año siguiente, en el Puerto Principal.

Es así como, a la vida jurídica y a la activa

lucha en defensa de los intereses clasistas y en pro de nuestras reivindicaciones sociales, nace la **Matriz Nacional de los Choferes Profesionales del Ecuador**, que aún sigue cumpliendo, a cabalidad, con sus postulados, sus deberes, sus responsabilidades, con todo el esforzado empeño, desinteresado deseo, activo esfuerzo y decisión de trabajo de los hombres que compusieron y componen el Comité Ejecutivo Nacional.

III CONGRESO — 1947

Desde entonces se han realizado los siguientes Congresos de la Clase:

El III en la ciudad de Guayaquil, en los primeros días de Julio de 1947; ocupando las primeras dignidades los cc. Carlos Arditto, Presidente, y Salvador Palacios, Secretario de Loja.

Fue nombre el nuevo Comité Ejecutivo, presidido por el c. Alberto Pérez del Guayas.

IV CONGRESO — 1948

El IV tiene como sede la ciudad de Ambato y se reúne en el mes de Diciembre de 1948. Su presidente fue el c. Carlos López Galarza, Tungurahua y Secretario el c. Luis Muñoz García de Pichincha. Este Congreso casi tiene el carácter de una Convención Nacional para reorganizar al Comité Ejecutivo, reformar sus estatutos, declarar Sede Inamovible de la Federación a la ciudad de Quito, y dar nueva orientación a sus actividades ante el inoperante resultado de los años anteriores. Como Secretario General del CEN es designado al c. **Francisco J. Salazar C.**, acompañado de activos elementos del Sindicato de Pichincha.

LA FEDERACION SE FORTALECE

El V tiene lugar en el mes de Junio de 1949,

(Pasa a la Pág. 16)

Constitución de la...

(Viene de la 15a. Pág.)

en la Atenas Ecuatoriana (Cuenca), siendo sus principales autoridades los cc. Luis Barrueleta del Azuay.

En la designación del Nuevo Comité Ejecutivo fue reelecto para el cargo de Secretario General el c. **Francisco J. Salazar**.

El VI se lo realiza en la ciudad de Portoviejo, el 10. de Julio de 1950. Su Presidente fue el c. Francisco Alvarez, de Manabí, y la primera Secretaría de Actas es ocupada por el c. Nelson Albán, de Pichincha. Con variantes en la conformación del CEN, es relegido para la primera Secretaría el c. **Francisco J. Salazar**.

El VII tiene como marco de sus actividades a la Ciudad Blanca, San Miguel de Ibarra, el 17 de Julio de 1951; habiendo sido designado su Presidente el c. Hugo Torres, de Imbabura, y Secretarios los cc. Augusto Gallardo y Guillermo Domínguez, de Pichincha y Cañar, respectivamente. En este Congreso se opera una casi total reorganización del Comité Ejecutivo y es designado para Secretario General el c. **Pacífico Vega Núñez**.

El VIII se realiza en la Centinela Sureña de la Patria, LOJA, el 8 de Julio de 1952, Presidente y Secretario son designados los cc. Agustín Aguirre R. y Humberto Bravo C. de la delegación lojana. Para Secretario General fue reelegido el c. **Pacífico Vega**. Se resuelve que sea cada dos años la duración del Comité Ejecutivo Nacional y la reunión de otro Certamen de la Clase.

El IX en patriótica contraposición es acogida por la Centinela Norteña, CARCHI, el 19 de Julio de 1954. La Presidencia es ejercida por el c. Julio C. Fierro, del Carchi y las Secretarías por los cc. Jorge Arellano P y Rodrigo Tapia E. de Tungurahua y Loja, respectivamente. El c. **Pacífico Vega** es reelegido para Secretario General.

El X sigue mereciendo la acogida de otra provincia fronteriza y mártir, EL ORO, el 24 de Julio de 1956. El c. Jorge Allen, anfitrión, es designado Presidente. Las Secretarías de Actas son ocupadas por los cc. Gonzalo Pinto Salazar, del Chimborazo y Luis F. Tapia, del Azuay. Nuevamente es designado Secretario General del CEN el c. **Pacífico Vega**. Se efectúa la 2a. Reforma de los Estatutos de la FCHE.

El XI es recibido por la Sultana de los Andes, RIOBAMBA, el 9 de Julio de 1958. Su Presidente fue el c. Gonzalo Pinto Salazar, de Chimborazo, y Secretarios los cc. Vicente Jaramillo N. y Alcides Cepeda, de Cañar y Tungurahua respectivamente; es honrado para ocupar la Secretaría General otra vez el c. **Pacífico Vega**.

El XII, se lo realiza, como homenaje al Libertador Americano, en la Provincia de Bolívar, el 24 de Julio de 1960. Su presidente fue el c. Henry Dahik, de la misma provincia y Secretarios los cc. Ledo. Guillermo Neira Carrión, del Azuay y Carlos López Galarza, del Tungurahua. Al efectuarse una nueva reforma de los Estatutos de la FCHE, se efectúa, también, una

CONDUZCA A LA DEFENSIVA

CONDUCTOR, este es su problema:

Ud. va manejando por una calzada donde hay vehículos estacionados y menores jugando alrededor de ellos.

Frente a esta situación Ud. se pregunta:

—¿Aparecerá repentinamente un niño por entre los vehículos?

—¿Saldrá algún automóvil desde el lugar de estacionamiento?

—¿Se mantendrán los niños en la vereda?

El conductor que MANEJA A LA DEFENSIVA hace lo siguiente:

1o.—TRANSITA A VELOCIDAD REDUCIDA, especialmente en "Zonas de Escuelas".

2o.—PIENSA QUE ALQUIEN, en cualquier instante, puede salir sorpresivamente; y

3o.—MANTIENE UN PRUDENTE ESPACIO con los coches estacionados.

CONDUZCA A LA DEFINITIVA

CONDUCTOR, ante su vista se presenta un camino amplio y despejado.

¿Cree Ud. que es conveniente aprovecharlo para exceder la velocidad permitida por la autoridad?

Si practica el buen hábito de MANEJAR A LA DEFENSIVA decide, de inmediato, hacer uso "del máximo de prudencia y seguridad".

1o.—Porque puede aparecer, peligrosamente, algún vehículo o animal desde una calle lateral.

2o.—Porque incluso la velocidad máxima permitida, puede serle desfavorable por fallas de las condiciones mecánicas del vehículo.

3o.—Porque sabe que aunque esté el camino despejado, transitar a más de 80 Kms. por hora, fuera de ser inseguro, le representa quemar cinco veces más aceite y doble consumo de gasolina.

Consejo Nacional de Seguridad

total reorganización de su Comité Ejecutivo, que está presidido por el c. **Leonidas Córdova Villamarín**

Para sede del siguiente Congreso Nacional de la Clase del Volante Ecuatoriano fue designada la hermosa provincia de Esmeraldas. Esperamos sabrá hacer honor a la responsabilidad recibida y que el nuevo Congreso tome resoluciones favorables y beneficiosas para todos los choferes profesionales del Ecuador.

Por asuntos y problemas inherentes propios a la Clase, de modo especial para considerar los graves problemas de la Expedición de una Ley de Tránsito, y las sucesivas Alzas Impuestas por los Gobiernos del País, se han realizado sucesivos y continuos Congresos Extraordinarios y Reuniones de Secretarios Generales, en esta Capital; como consecuencia de disposiciones estatutarias para convocarlos, como organismos superiores al Comité Ejecutivo Nacional.

LOS VEHÍCULOS MAS CAROS DEL MUNDO

En los últimos años, el Ecuador ha dado pasos notables en el desarrollo de la industria del transporte. La apertura de nuevas carreteras ha creado condiciones favorables para ello. Y en este caso hay que destacar la labor del gobierno del doctor Velasco Ibarra quien, aún a costa de muchos empréstitos, inició el plan vial en su anterior administración. Grandes controversias y polémicas y acusaciones y denuncias provocó este plan, pero de todas maneras quedaron muchos centenares de kilómetros de carreteras, abriendo nuevas zonas para la expansión de los transportes y fortalecimiento de la economía. Las rutas Durán-Tambo, Latacunga-Quevedo-Manta, Cuenca-Pasaje-Machala son las arterias viales que han determinado el auge de los servicios de transporte.

Hoy se halla en marcha la segunda fase del plan vial, pues hay que reconocer, y nadie más objetivo que el trabajador del volante, que en la anterior administración apenas si se realizaron unos cuantos rasguños de carreteras. Muchos millones de dólares costarán los planes vieles. Pero aún, con las filtraciones inescrupulosas que siempre ocurren, el dinero invertido en carreteras, es el dinero mejor empleado, el más reproductivo. Los presupuestos para el progreso de un país son indudablemente: ampliación de la red de carreteras, electrificación, por sobre todas las cosas.

Y las razones son obvias. La ampliación de red de carreteras salvan al país del aislamiento. Ponen en contacto las zonas de producción con los mercados, con los puertos de embarque. Y naturalmente abren a la producción vastas y ricas zonas. Se puede decir, por lo mismo, que las carreteras que se han construido en los últimos años han sido los factores del relativo fortalecimiento económico que se ha registrado en un país donde ninguna otra iniciativa creadora se ha adelantado.

* * *

Uno de los principales obstáculos para el desarrollo del transporte, que prácticamente no tenía significación hasta 1950, es la topografía de nuestro país, con sus fuentes de producción concentradas en la Sierra Ecuatoriana y en la cuenca del Guayas. A través de la Sierra, con sus valles, sus nudos de casi inaccesible topografía y con las altas cordilleras que lo cercan, resulta una labor titánica abrir buenas carreteras. Por razones vitales, se puede decir que la Cordillera Occidental ha sido vencida. Excelentes carreteras conectan la Sierra con la Costa, complementando nuestra economía. En ello cumple un papel de primera categoría el transporte motorizado por carretera, que prácticamente está concentrado en estas vías. Hacia el Oriente, hasta ahora no hay sino buenas intenciones y millones de millones de sucres arrojados en los flancos de la Cordillera o sumidos en los bolsillos de los contratistas. Ningún organismo, por sagrado que se autotitule, ha sido capaz de impulsar los trabajos viales hacia el Oriente, de vencer la Cordillera y llevar

el mensaje de la civilización y del comercio hacia las planicies amazónicas.

* * *

Pero el problema verdaderamente insoluble para el crecimiento del transporte y su financiación es el alto costo de los vehículos y repuestos, debido a los graves y numerosos impuestos que pesen sobre la importación. Se puede decir que el costo de los camiones, camionetas, buses y colectivos en el Ecuador es uno de los más altos del mundo. Y a esto se añade, que el país depende casi íntegramente del Exterior en el ramo de la industria automovilística, pues ni siquiera hemos sido capaces de montar una fábrica de llantas. Y mucho menos existen las más remotas posibilidades para instalar una fábrica de ensamblaje. Inclusive las carrocerías tienen que ser importadas, pues en el país se fabrican pero a un alto costo, debido a la falta de medios de producción en serie y de accesorios. La imposición a la importación de vehículos de transporte de carga tiene que ser revisada, porque actualmente los transportadores se enfrentan a graves problemas económicos.

* * *

Los transportadores se hallan organizados en Sindicatos y Cooperativas, bajo la Dirección de la Federación Nacional de Choferes. Desde el punto de vista clasista han logrado notables conquistas y han realizado muchas y plausibles obras para beneficio de sus miembros. Infortunadamente hasta el momento no han logrado la aprobación de una Ley de Tránsito Nacional que, al mismo tiempo, que garantice a todos los ciudadanos, sea también una salvaguardia para los mismos choferes. Se ha tratado de dictar leyes unilaterales. Pero en este aspecto deberían privar solamente los aspectos legales, sin ninguna parcialización ni discriminación.

Asimismo ha sido imposible que los transportadores, de mutuo acuerdo, dicten un reglamento que unifique las tarifas de transporte de carga y pasajeros. Por la ausencia de esta reglamentación, es que actualmente los transportadores estamos afrontando serios problemas, debido a la desleal competencia. En forma anárquica, sin ninguna defensa ni protección, el transporte no puede progresar ni puede ser una fuente de trabajo honorable para sus asociados. Urge, pues, la unificación de tarifas de transporte.

* * *

Para encarecer de los transportadores aún más las tarifas de transporte y agravar los problemas económicos, el precio de la gasolina en nuestro país resulta también elevado. Ello se debe a la cantidad de impuestos que pesan sobre este combustible que se ha convertido en la fuente común de producción de dinero para el gobierno, los Municipios, los Consejos Provinciales y otros organismos. Necesariamente tendría que buscarse la reducción de estos impuestos, si es que

(Pasa a la Pág. 31)

REFORMA AGRARIA, JUSTICIA SOCIAL, NO INTERVENCION:

programa del gobierno del Dr. Velasco Ibarra



Mediante los acápites transcritos a continuación, correspondientes a varios discursos pronunciados por el Excmo. Sr. Presidente de la República, tratamos de entregar su visión frente a trascendentales problemas de la humanidad y del mundo, del ámbito nacional e internacional.

EL TRATADO DE RIO DE JANEIRO ES NULO

¿Es que ése es un Tratado? ¿Cabe que se firme un Tratado con una provincia invadida? ¿Cabe que se celebre un contrato con la pistola en el pecho del contratante? El Tratado de Río de Janeiro es un Tratado nulo.

El Protocolo de Río de Janeiro es nulo, porque fue impuesto por la fuerza de los cañones, porque fue impuesto cuando la Patria estaba invadida, es nulo, porque fue impuesto cuando nuestras ciudades fueron incendiadas por eso es jurídicamente nulo. No existe ese Protocolo.

EL 5 DE JUNIO

Podríamos decir que dos problemas encarna el Cinco de Junio: el uno, un problema de política interna; hacer justicia al pueblo ecuatoriano, regenerar económicamente y espiritualmente al pueblo ecuatoriano.

blo ecuatoriano.

Y el otro problema que el Cinco de Junio puso sobre mis hombros: el problema de dignidad de la República del Ecuador. ¿Puede el Ecuador, señores militares, señoras y señores que me escucháis, puede el Ecuador que descubrió el Amazonas, que colonizó el Amazonas, que ocupó el Amazonas, puede el Ecuador quedar reducido ahora a la cordillera oriental y al mar con unos pequeños declives hacia el oriente? ¿Hay justicia en esto? ¿Hay en esto americanismo? ¿Hay en esto cooperación sudamericana?

EL PROBLEMA DE LOS POBRES

A mí me preocupa hondamente el problema de

los pobres en el Ecuador. Acabo de venir de la Costa, Cuánta pobreza, cuánto abandono, cuánto tugurio. El hombre que vive como el cerdo, el hombre cuyo tierno niño es comido y herido a muerte por la rata. ¡Esto se llama país cristiano! ¡es aquí donde se teme tanto al comunismo!!

LA MONEDA SANA

La moneda sana es un bien, una necesidad. Pero lo insensato es en un problema tan complicado, tan trascendental en todos los aspectos como el problema económico, tenerlo por resuelto y quedarse tranquilo y contento, porque se ha obtenido un solo aspecto de este problema: el de la moneda sana. O procuramos que también el hombre sea sano estructurando y orientando hacia lo humano los factores económicos, o la revolución caótica enfermará a los hombres y a la moneda.

REFORMA AGRARIA

El problema de la Ley Agraria, lo está tratando con magnífica competencia el señor Ministro de Fomento, ha reunido un grupo de técnicos ecuatorianos, van a venir dos o tres técnicos Sudamericanos, también en Sud América hay técnicos y esperamos que ese problema acepte una Ley verdaderamente consultada para que se presente al Congreso el 10 de Agosto.

QUE SE FORMEN PARTIDOS POLITICOS

Tenemos un gravísimo compromiso, señoras y señores, ansío que se formen partidos políticos en el Ecuador, que sean partidos de equilibrio, partidos de crítica constructiva, partidos de orientación benéfica.

LA GUERRA

La guerra debe quedar proscrita para siempre. El esfuerzo de la civilización ha consistido precisamente en desautorizar la guerra, en negarle —en cuan esencia bélica— efectos jurídicos. La invasión, el incendio de ciudades y pueblos para conquistar territorio son

(Pasa a la Pág. 31)

Quito necesita

10 parqueaderos por lo menos

OBSERVADOR

Cada día se complica el problema de tránsito en esta ciudad. Se convierte en una verdadera Babilonia. Hasta el punto de que resulte casi imposible poder estacionar un vehículo en las calles centrales de la ciudad vieja. Y los vehículos que han logrado encontrar sitio o que gozan del extraordinario privilegio de disponer de sitio propio, constituyen el más terrible y peligroso problema para el tránsito. Hileras de hileras de automóviles estacionados en las angostas calles y precisamente en las de mayor congestión de tránsito motorizado y de peatones.

A ello se debe en gran parte los accidentes de tránsito. Aparte de que la innumerable presencia de vehículos en las calles ofrece un espectáculo desagradable y antiestético, inclusive por los avisos de propiedad de los parqueaderos particulares que dan la impresión de que estamos viviendo en una propiedad particular.

Las autoridades de Tránsito, el Municipio y hasta organismos particulares se han venido preocupando cada vez con mayor alarma del problema del estacionamiento de vehículos. Los Clubes de Leones y Rotario dieron una buena iniciativa. Pero, como todas las iniciativas en este país, murió de consunción. Pues la iniciativa particular dormida, cicatera y sin perspectivas no entiende hasta ahora que la construcción de grandes edificios de parqueamiento de vehículos, al estilo de los construidos en otras ciudades, son una gran fuente de negocios, aparte de que contribuyen a la estética y buena presentación de las ciudades.

LOS PARQUEADEROS

La capital de la República, en los actuales momentos necesita siquiera de 10 parqueaderos privados, para descongestionar las calles y plazas de la babilonia de vehículos. He aquí los sitios: Plaza de la Independencia, Plaza de San Francisco, Plaza de Santo Domingo, San Blas, La Merced, Arco de la Reina, Santa Bárbara, Plazuela Marín, Avenida 24 de Mayo, Santa Catalina.

La arquitectura funcional ha construido los más bellos edificios para parqueaderos de automóviles, edificios que son verdaderos monumentos públicos, aparte del invalorable servicio que representan. Especialmente en los Estados Unidos es donde se han levantado los mejores servicios de este género.

La financiación de estos edificios, aún en ciudades con menor número de vehículos que la nuestra, resulta sumamente fácil. Pues no solamente pagan los dueños de vehículos las tarifas correspondientes, hasta por minutos, sino que en el interior de los parqueaderos



En las estrechas calles centrales de esta ciudad ya no hay donde estacionar un vehículo ni por donde circular.

se instalan bombas de gasolina, almacenes de repuestos, tiendas de artículos para turistas, etc. etc.

NECESIDAD URGENTE

Las Instituciones Bancarias, las Compañías Constructoras, los Sindicatos de Choferes deberían interesarse en la construcción de estos servicios. Y ya ni siquiera habría que esperar la voluntad de la iniciativa privada. El Municipio debería dictar alguna ordenanza, estableciendo, por ejemplo, que en todos los grandes edificios que se construyan en el centro de la Ciudad Vieja, se destine la primera planta para parqueadero de automóviles. O, en su defecto, debería convocar a una reunión de inversionistas, para alentarles en la construcción de estos servicios indispensables. Y que, son a la vez, inversiones muy reproductivas, no tanto desde luego como poner la plata al chulco que es la mejor inversión de nuestros capitalistas.

Carreteras Pavimentadas

Necesita Imbabura



IBARRA, la ciudad blanca, atesora también un gran acervo folclórico. Alumnas del Colegio "Ibarra" en una danza vernácula.

Un país que tiene enorme potencial como el Ecuador necesita invertir muchos millones de sucres en la construcción de carreteras de buena factura. Que enlacen unas provincias con otras, que vinculen las regiones, afirmando los nexos de la nacionalidad, robusteciendo la economía, facilitando el conocimiento cabal de la Patria en su territorio y en sus posibilidades.

La provincia de Imbabura, con ser por todos reconocida como la más, hermosa del país, no tiene carreteras dignas de este nombre. Las que hoy se transitan son apenas caminos de herradura ligeramente ensanchados y afirmados con piedra de río. En varias zonas, el profesional que conduce un vehículo desafía a la muerte, recorriendo, sin mayor seguridad, sobre espantosos abismos.

Mucho mejor servidas están, en los aspectos de vialidad, las demás provincias, particularmente las de la Costa, donde se viene construyendo, a altísimo costo, y por todos los ámbitos, carreteras pavimentadas que dicen de la preocupación de los Gobiernos por atender el incesante reclamo de los pueblos, en materia que tanto dice con referencia al progreso.

Hoy se viene hablando de la determinación de rectificar la Panamericana en la provincia de Imbabura. De ensancharla, eliminando las peligrosas curvas. De ponerla una capa asfáltica. De levantar muros de protección lateral, en los pasos difíciles. Todo esto está bien, pero no; sabemos cuándo se iniciarán los trabajos, ni con qué ritmo, ni con qué eficiencia se construirá la obra. Ojalá prevalezcan los criterios técnicos

y no los particulares intereses. La carretera asfaltada debe pasar sirviendo a los pueblos, por los lugares que brindan una maravillosa estructura de paisajes, de lagos, valles y montañas idílicas, donde el indio levanta su pintoresca cabaña, y siembra la madre tierra con primor de artífice.

Todas las zonas de Imbabura son ensoñadoramente bellas, pero el paisaje lacustre de San Pablo y el Imbabura, montaña milenaria y sagrada de los viejos IMBAS, defensores de la nacionalidad, es realmente único. La vista de este cuadro produce una emoción estética indefinible, que no pudiendo expresarla, se la guarda en los registros más íntimos del alma. Nadie de cuantas personas visitan esta provincia dejan de experimentar el delicioso encanto de este paisaje, en el que se han inspirado delicados vates y escritores de renombre.



OTAVALO, ciudad de rico folclor. Adoración al Padre Imbabura se llama esta danza.

Por Fernando Vinuesa Pérez

La carretera Panamericana debe bordear morosamente la laguna y no esquivarla, como algún zafio pretende. Para pasar luego al valle eternamente verde donde se asienta la ciudad de Otavalo, cuajada de jardines, colmada de flores.

Otavalo tiene múltiples encantos a los que se sumarán en breve Museos folklóricos, arqueológicos y etnográficos regionales, que atraerán poderosamente corrientes turísticas.

Las fuentes minerales y termales van a ser ensanchadas y habilitadas para regalo de los millares de bañistas que buscan, mediante el recurso balneoterápico, la salud.

La distancia que separa a Otavalo de Quito, capital del país y maravilloso relicario de arte, es apenas de 112 kilómetros, que se recorrerán en dos horas, cuando haya una carretera que merezca este nombre enlazando las dos ciudades.

Va también a construirse un hotel de turismo digno de esta privilegiada región, habitada por un pueblo tranquilo y laborioso, que espera del Gobierno alguna atención estimulante de sus afanes de progreso.

Como vayan apareciendo sucesivos números de nuestra Revista, a la que deseo vida larga y fructífera, iré tocando nuevos aspectos relacionados con el tránsito, con los problemas derivados de nuestra arriesgada profesión, en la que necesitamos poner emoción de auténtica ecuatorianidad y noble servicio a nuestra Patria, para que este órgano de publicidad responda a los imperativos del momento y sea un símbolo de fraternidad ecuatoriana entre los valerosos profesionales y trabajadores del volante.



DE SOLO 12 AUTOMOVILES EN 1918 A UNA INDUSTRIA GIGANTESCA

Hace 50 años, la industria de alquilar automóviles no existía. La idea de "maneje Ud. mismo" nació en Chicago en el año 1918 cuando un joven vendedor de automóviles llamado Walter Jacobs tuvo una idea brillante.

La idea fue ésta: —Si la gente alquila caballos y carruajes por qué no van a alquilar automóviles?

El emprendedor Jacobs empezó con 12 T-Fords de uso, siendo el propio contador, oficinista, mecánico y fregador de autos. En 5 años tenía una flotilla que se componía de 565 automóviles, y un volumen anual de negocios de más de un millón de dólares.

Así las cosas, este floreciente negocio atrajo la atención del agente de transporte y operador de ómnibus John Hertz, quien lo compró y le dió su nombre. Jacobs siguió siendo figura central en la Compañía a través de los años y de diferentes cambios en la estructura de la organización. Habiendo renunciado hace pocos meses, todavía sigue fungiendo de Director y Presidente del Comité de Finanzas.

Hoy en día Hertz es un gigante de la industria mundial. Desde sus oficinas internacionales de Madison Avenue en New York, dirige las operaciones de más de 1.700 oficinas en más de 1.100 ciudades a través del mundo. Hertz American.

Express International Limited opera en 45 ciudades. La flotilla de Hertz se compone de más de 68.000 automóviles y sus entradas en 1960 fueron de más de 125 millones de dólares.

¿Cómo puede una Compañía alcanzar tales proporciones? La revista New Front reporta que el triunfo

de Hertz se debe a que captó la nueva actitud popular de viajar. Después de la Segunda Guerra Mundial los americanos empezaron a usar el avión con más y más frecuencia.

¿Cómo se iba arreglar la población más móvil del mundo si al llegar a su destino no tenía un medio de transporte? El Plan "Vuele y maneje" de Hertz solucionó este problema y situó a esta firma en primer plano.

¿Qué iban a hacer los visitantes extranjeros al encontrarse en este país sin automóvil? Los automóviles de "Alquile y maneje" vienen aquí de nuevo en la ayuda del viajero, y le resuelven este problema.

Ahora que vuelos regulares y rápidos están trayendo más y más la-

tinoamericanos a Miami, estos visitantes están dándose cuenta de lo mucho más que aprovechan su tiempo en los viajes de negocios o de recreo cuando adoptan el plan de "volar y manejar".

Es muy fácil, y nada caro, manejar un automóvil en los Estados Unidos dice el Sr. M. R. Howerton, Gerente de Hertz en el estado de Florida, con oficinas en 666 Biscayne Boulevard en Miami.

Todo lo que el Agente de Viajes

tiene que hacer es llamar o mandar una nota a la Oficina Hertz más cercana. Los automóviles pueden ser alquilados por horas, días o semanas y la licencia o permiso de conducir del cliente es válida aquí.

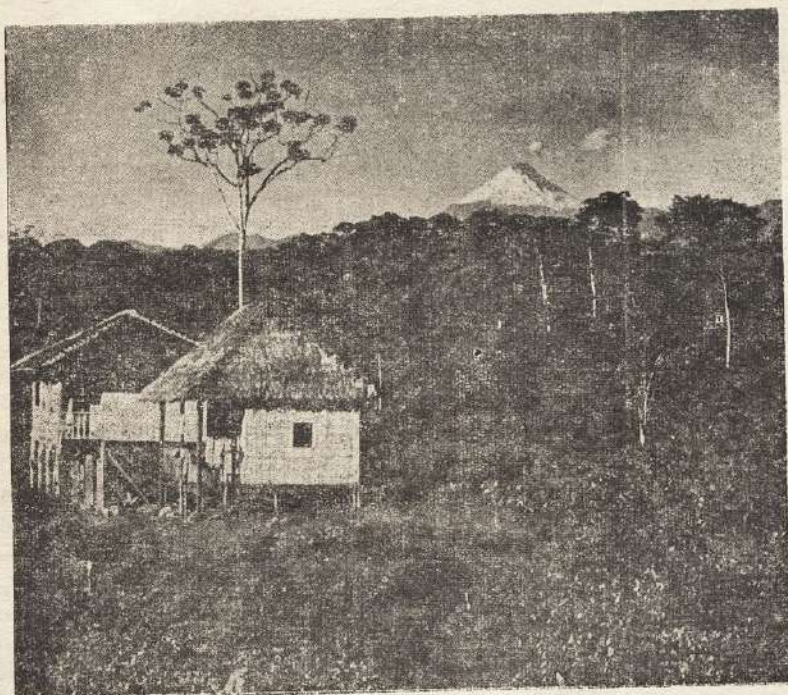
La persona que vaya a manejar un automóvil debe ser, como regla general, mayor de 25 años y tener licencia de manejar de su país e identificación adecuada. Si tiene una tarjeta de crédito de Hertz, o cualquier otra tarjeta reconocida por esta Compañía, puede manejar sin necesidad de hacer ningún depósito por anticipado. Si carece de dichas tarjetas, generalmente tiene que hacer un pequeño depósito que luego se aplicará al importe del alquiler al devolver el automóvil.

Estas compañías en los EE. UU. basan sus tarifas en una tarifa fijada más un recargo por millaje de un promedio de 10 centavos por milla. En el caso de Hertz, las tarifas regulares son 10 dólares diarios o 50 dólares semanales por Chevrolet o automóviles similares con transmisión automática, radio y calefacción. Estos mismos modelos, con cambios de velocidad se pueden alquilar por menos precio. Automóviles pequeños de marcas americanas, incluyendo últimamente.



MILLONES DE DOLARES DESAPROVECHADOS

Por H. PEREZ ESTRELLA



El Sangay, el volcán más activo del mundo, visto desde Macas.

La industria del turismo es una de las poderosas fuentes de ingreso y de fortalecimiento de la economía de muchos países. Industria invisible que consiste en la "venta" de paisajes, climas, folclor, contemplación de monumentos, etc., para nuestro país privilegiado en este aspecto significaría el ingreso de algunos centenares de millones de dólares. Exactamente centenares de millones de dólares. Otros países con menos posibilidades que el nuestro, perciben por concepto de turismo sumas realmente increíbles. Por ejemplo, México durante el año pasado recibió nada menos que 640.700.000 dólares. En 1959, Jamaica tuvo un ingreso de 32 millones; Bermuda, por igual cantidad; Nassau, 49 millones y Hawái, 101 millones de dólares.

Desde hace mucho tiempo venimos escuchando el slogan de "Ecuador, País de Turismo". Pero es un slogan vacío e intrascendente, porque nada se ha hecho en la práctica para atraer a la corriente turística. Los pocos turistas que llegan al país casi espontáneamente, por los denodados esfuerzos particulares de algunas A-

gencias de Viajes, realmente se quedan sorprendidos de la infinita riqueza turística del país y se preguntan, intrigados, por qué desperdiciamos este filón inagotable de dólares.

Porque, pocos países como el Ecuador encierran en su territorio tantas y tantas atracciones sin parangón en el mundo: una avenida de volcanes y nevados de sobrecogedora belleza, todos los climas comprendidos en un mínimo territorio, desde el uiulante frío de los páramos, hasta la temperatura de horno de las junglas oriental y occidental; grupos aborígenes de rico folclor; ciudades coloniales que guardan celosamente sus tradiciones y perfiles; monumentos religiosos, como los templos coloniales construídos en piedra duradera y bañados de oro y plata. Y la gran atracción de la Línea Equinoccial que constituye un venero turístico invaluable.

Nada decimos de las Islas Encantadas, porque eso constituye realmente un paraíso terrenal para el turismo. Un emporio donde se atesoran todavía las primeras especies de la creación. Región fabulosa y legendaria que con el menor esfuerzo publicitario y promoción de capitales para la construcción de hoteles, casinos y playas, sería la marca universal del turismo. Y por su clima, un sanatorio mundial.



El Tungurahua, visto desde el lado de Baños.



Valles idílicos se extienden entre las dos cordilleras...

* — *

La industria del turismo en todos los países se ha organizado con el apoyo del Estado. Ha sido el Estado el que ha planificado y sentado las bases y ha incitado a la iniciativa privada a la inversión de sus capitales, rodeándoles de garantías. Una vez consolidada la industria, la iniciativa privada ha tomado a su cargo la expansión de la actividad turística. Y en pocos años, todas las inversiones se han recuperado con creces, dando lugar a nuevas y nuevas ideas. Y la economía del país se ha fortalecido extraordinariamente. Porque ninguna industria como la del turismo para repartir sus ganancias en forma general, sin exclusivismos ni acaparamientos. El turista va dejando su dinero a lo largo de su itinerario. He aquí los principales beneficiarios; el Estado que percibe los impuestos, las Compañías de transportes, los hoteles, los salones de diversión, los comercios de toda clase, los transportes internos, los vendedores de souvenirs y artículos folclóricos.

Pero realmente quienes más se benefician del turismo son los transportadores. Porque cuando el turismo está perfectamente organizado a lo largo del país, los turistas no dejan un solo lugar interesante sin visitarlo. Y hasta ahora ningún otro medio de transporte resulta más ideal para el turista como el bus o el

automóvil. Eso en el aspecto del turismo internacional. Porque el turismo interno en todas partes se realiza solamente por carretera. Pero qué han hecho los trabajadores del volante, como organización, para fomentar la industria del turismo? Qué iniciativas han aportado? Qué iniciativas han puesto en práctica? Infortunadamente en este país, con razón llamado "paraíso del turista", los organismos directamente ligados a los beneficios del turismo, son los que menos esfuerzos han desplegado.

Y, como no es posible, que sigamos desperdiciando tanta riqueza, es hora de que la Federación de Choferes y los diversos Sindicatos inicien una campaña para incitar al gobierno a dar los primeros pasos en la organización de la industria del turismo. Una campaña intensa de publicidad en los mercados mundiales del turismo, a la vuelta de poco tiempo daría resultados extraordinarios. Pero para ello se necesitaría invertir por lo pronto unos cuatro o cinco millones de sucres en propaganda. Y para adelantar esta campaña se necesitaría que se cree un organismo ágil, capaz, independiente, con suficiente autoridad. Pues la Dirección de Turismo sin presupuesto, sin autonomía, sin material, en los actuales momentos no es sino una simple oficina burocrática. Lo ideal sería la Constitución de la Junta Nacional de Turismo con la participación del gobierno, de las Compañías de Avia-

ción, de las Agencias de Viajes, Empresas Hoteleras, Municipio, Consejo Provincial, empresas de transporte.

Al comienzo de esta crónica dimos algunos datos sobre las fabulosas cantidades que perciben algunos países por concepto de turismo. Señalamos, por ejemplo, que México durante el año pasado recibió del turismo la extraordinaria cantidad de 640.700.000 dólares, según revela la revista COTAL. Las pequeñas islas de Jamaica y Bermuda percibieron 32 millones cada una. Nassau, 49 millones, Hawai, la fantástica suma de 101 millones de dólares. Pero para percibir estos ingresos, tuvieron naturalmente que invertir muchos miles de dólares en propaganda, porque si alguna industria requiere de propaganda imaginativa, técnica, creadora, especializada, magnífica y hasta lujosamente presentada, es la del turismo. Por ejemplo, Jamaica invirtió en propaganda, 259.000 dólares; Bermuda, 360.000; Naussau, 674.000; Hawai, por encima de los 200.000 dólares.

Pero cuánto invierte o piensa invertir el Ecuador? Por lo que sabemos ni un centavo. Y, cuando alguna vez se ha invertido algo, ha sido en forma esporádica, sin plan ni objetivo. Y solamente para satisfacer compromisos amigables.

Este es el momento oportuno. El gobierno va a poner en marcha un plan de desarrollo. Indudablemente estará consultado dentro de ese plan el fomento —digamos más bien la creación— de la industria turística. Hoy las condiciones son favorables, pues tenemos ya algunas carreteras de excelente calidad, hoteles de primera, como el Quito, organismos que empiezan a darse cuenta de la importancia del turismo. Nadie más comprometidos a impulsar la industria turística como los organismos de choferes que serán los mayores beneficiarios con el aumento del volumen de transporte y la adecuación de excelentes vías de comunicación, porque cuando el turismo se intensifica inmediatamente caminos y carreteras tienen que mejorarse o construirse.

Hagamos realidad el viejo y hasta ahora lírico slogan de "Ecuador país de turismo".

De 8.230 Kms. de ca estables dispone el

Nos complacemos en publicar en esta revista la parte fundamental del estudio de la Junta de Planificación y Coordinación Económica, titulado "Descripción del Sistema de Carreteras del Ecuador".

DESCRIPCION DEL SISTEMA DE CARRETERAS EXISTENTES

El sistema de carreteras en el Ecuador está constituido por una vía troncal, la carretera Panamericana, que corre de Norte a Sur, a lo largo del callejón interandino. Se extiende desde Rumichaca, en la frontera con la República de Colombia, hasta Macará, en la frontera con la República del Perú, de la cual están en servicio 1.075 kilómetros, de los 1.144 que constituyen su longitud total; de esta carretera parten ramales que van a la Costa y al Oriente. Desde Ibarra hasta Cuenca, la carretera Panamericana va paralela al ferrocarril con el que se une en los principales centros poblados, de los cuales se desprenden ramales, las carreteras transversales.

Aunque la construcción de las carreteras, desde un principio, no se hizo de acuerdo a un plan preconcebido, sino más bien de acuerdo a lo que imponían las necesidades de intercambio entre los principales

centros poblados y la relación de los centros de producción con los de consumo, en general, el sistema de carreteras existente se encuentra bien conectado, especialmente en lo que se refiere a las carreteras de carácter nacional y aún a las de interés local, pues todos los pueblos han tendido a comunicarse con las carreteras principales que les lleven a los grandes centros de población.

Donde son más antiguos y han tenido un mayor desarrollo los primitivos caminos y, luego, las carreteras, ha sido en la región interandina o Sierra. En la Costa puede decirse que este medio de comunicación es reciente, debido a que en la región las poblaciones se asentaron principalmente a orillas del mar o de los ríos pues tanto éstos como aquél constituían el medio más fácil y natural de comunicación entre ellas; así, en la Costa, el sector que se pobló mayormente fue la cuenca del río Guayas, por cuanto disponían de los ríos para su intercomunicación mientras que en la Sierra, donde estaba asentada la mayor parte de la población, el único medio para comunicarse era el camino. En el Oriente puede decirse que la construcción de carreteras está todavía en su fase primaria.

Pese al gran impulso que ha re-

La Junta de Planificación y Coordinación Económica, que acaba de ser adscrita a la Presidencia de la República, como Organismo asesor-público, en los últimos días del mes de mayo pasado, un interesante estudio denominado "DESCRIPCION DEL SISTEMA DE CARRETERAS DEL ECUADOR". Se trata de una profunda y laboriosa investigación del sistema vial ecuatoriano, que constituye un nuevo aporte al acervo de materiales y documentos para la ordenación de nuestra economía.

Hasta el momento nadie había intentado un estudio completo del sistema vial ecuatoriano. No siquiera para la creación del plan vial se disponían de los datos necesarios. Y es que en el país donde ningún gobierno se preocupó de la planificación de la economía y de elaborar un inventario de los servicios públicos, las carreteras, como tantas otras obras, se han construido desordenada e inorgánicamente, por aquí y por allá, obedeciendo solamente al imperio de la necesidad local, al imperativo de vivir de las poblaciones.

Por eso hay que reconocer que solamente tres

cibido la construcción de carreteras, y quizás debido a la anarquía que ha habido en la inversión de toda clase de fondos públicos que ha impedido la concentración de los recursos en las obras de verdadera importancia en cada sección del país todavía hay regiones que se encuentran aisladas, como la del Oriente en la que, de las cuatro provincias en que actualmente se halla dividida, tan sólo dos cabeceras provinciales tienen comunicación con el resto del país con vías carrozables: el Puyo, mediante la carretera Ambato-Baños-Puyo y Zamora a través de la carretera Loja-Zamora, próxima a inaugurarse pero que se encuentra prácticamente en servicio. A las demás poblaciones del Oriente sólo se puede llegar por caminos de herradura, picas o ríos.

En la Costa, hasta hace pocos años, dos provincias: Manabí y Esmeraldas, estuvieron aisladas del sistema nacional de carreteras. Actualmente, con la apertura al tránsito de las carreteras Quevedo-Manta y Nobol-Jipijapa, la provincia de Manabí se encuentra definitivamente integrada a la red de carreteras nacionales y más recientemente aún, la provincia

de Esmeraldas, do embotellamiento a la apertura al tránsito, de la carretera Quindé-Santo Domingo.

A la presente de Manabí disponen de carreteras que unen a las cabeceras cantonales. El gobierno está comen- zando a construir carreteras iniciales de Municipalidad que permitirá la integración casi todas las cabeceras con excepción de las más adelante. En la provincia de Esmeraldas, de carreteras por las más de la carretera Quindé-Santo Domingo del proyecto de Esmeraldas, su sistema incipiente y no tiene un programa para construir vías que penetren en la provincia.

A continuación de las cabeceras cantonales, en comunicación con la tierra, esto es, que todas por medio de carreteras se relacionan con el sistema



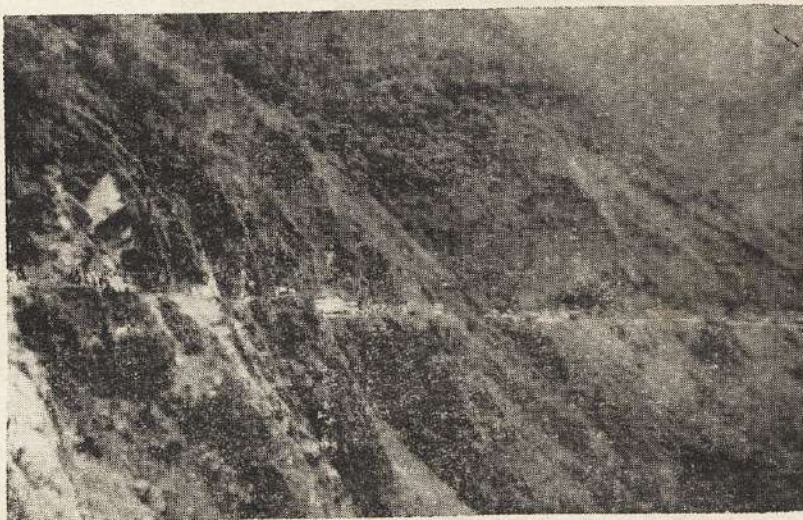
En lamentable estado se encuentra el tramo de la carretera Latacunga-Quevedo en el sector de El Guango.

Carreteras Ecuador

- **2.000** Kilómetros se hallan en deplorables condiciones.
- **1.000** Kilómetros están asfaltados.
- **6.103** Kilómetros de caminos de verano
- **214** Poblaciones con 750.000 habitantes aun permanecen aisladas.

gobiernantes en la historia del país han pensado con criterio nacional, con perspectivas al futuro, pensando en los intereses nacionales y no en los sectores, en los grupos, en las oligarquías: Eloy Alfaro, que construyó la monumental obra del ferrocarril del Sur, arteria y base de nuestro progreso; García Moreno, que inició la construcción de la Panamericana, ahora columna dorsal del transporte terrestre y eslabón de la gran red continental; y el doctor Velasco Ibarra, con sus planes viales de 1952 a 1960 y con la iniciación de la pavimentación de las primeras carreteras.

Por eso, este trabajo de la Junta de Planificación tiene una singular importancia y constituye la primera obra de consulta para la ordenación o corrección del plan vial, pues si bien el Ecuador, de acuerdo con los datos estadísticos, ocupa el noveno lugar en cuanto al número de kilómetros de carreteras entre los países latinoamericanos, todavía mantiene aisladas totalmente a 214 poblaciones con más de 750.000 habitantes y naturalmente sin tomar en cuenta la vasta planicie oriental, prácticamente desprovista de caminos.



Una larga caravana de vehículos espera que se despeje la vía en la carretera Latacunga-Quevedo, cerca de La Maná.

de su prolonga-
mediante la a-
en forma perma-
era Esmeraldas-
hingo.

ha la provincia
de carreteras es-
principales ca-

Además, el Go-
ando el plan de
por el Consorcio
Manabitas. Esto
municación de
teras cantonales,
as que se indica
mbio la provin-
o posee una red
nciales pues a
Esmeraldas-Qui-
to, en servicio, y
etera Manabí-Es-
ta vial es muy
ste ningún pro-
cción de nuevas
la zona central

da una lista de
ales que no tie-
permanente por
no están conec-
una carretera es-
a general de ca-

rrerteras de la República.

Cotopaxi: Corazón: cantón Pangua, está en construcción la carretera 4 Esquinas-Facundo Vela-Corazón-Angamarca.

Esmeraldas: Eloy Alfaro-Muisne.

Guayas: Samborombón-Urbina Jado.

Loja: Celica: esta cabecera cantonal está unida a la Panamericana por un camino construido por los pobladores, de características muy pobres.

Macará: En el extremo sur de la carretera Panamericana, actualmente en construcción, se halla comunicada, mediante camino piloto; a ritmo acelerado avanzan los trabajos de terminación de esta importante vía.

Alamor: (Cabecera cantonal de Puyango) se está construyendo la carretera Arenillas-Alamor-Celica.

Los Ríos: Baba: sólo tiene caminos de verano.

Puebloviejo: dispone únicamente de caminos de verano.

Catarama: (cabecera del cantón Urdaneta) cuenta tan sólo con camino de verano, se está construyendo una carretera que unirá Catarama con Ricaurte y Guaranda y que la enla-

zará con la carretera Quevedo-Vía Flores.

Manabí: La provincia tiene su propio sistema de carreteras permanentes que intercomunican sus cabeceras cantonales, siendo las únicas que quedan aisladas las siguientes:

Calceta: sólo cuenta con caminos de verano, se están haciendo los estudios de una carretera que le unirá con la Manta-Quevedo.

Junín: está en las mismas condiciones que Calceta.

En el cuadro denominado Anexo No. 1 consta la lista de parroquias que no cuentan con carreteras para su comunicación con el resto de la República.

En el cuadro signada como Anexo No. 2 constan las longitudes de las carreteras dentro de cada una de las provincias de la Sierra y de la Costa, y su relación con respecto al número de habitantes y al área.

Del estudio de las cifras correspondientes a las columnas de: "kilómetros de carretera por kilómetro

cuadrado de área"; "kilómetros de carretera por hectárea cultivada"; así como de la consideración del número de centros poblados y su ubicación, se puede concluir que la provincia mejor servida, en lo que se relaciona a las carreteras, es la de Cotopaxi, tanto con respecto a las de la Sierra como a las de la Costa. Entre las de esta última región la más mal servida resulta la de Manabí, pues esta provincia cuenta con una densidad alta de población, un gran número de centros poblados no muy desperdigados y gran extensión de tierras aprovechables y, a diferencia del resto de provincias de la Costa, casi no dispone de vías navegables, que son las que han resuelto, en gran parte, el problema de transporte en la región. De modo que la provincia de Manabí depende sólo de los caminos para la intercomunicación de sus poblaciones y para la movilización de su producción. En la Costa las longitudes de los caminos son:

Provincia de Esmeraldas:
Provincia de Manabí:
Provincia del Guayas:
Provincia de El Oro:
Provincia de Los Ríos:

382 kilómetros
2.140 kilómetros
1.296,5 kilómetros
508 kilómetros
894 kilómetros

(Continúa en la siguiente página)

DE 8.230 Kms. DE CARRETERAS

(Viene de las páginas centrales)

En resumen, el sistema de carreteras existente tiene la estructura que se detalla en el siguiente cuadro:

RESUMEN DE CARRETERAS

Denominación	Asfaltadas	Afirmadas	No afirmadas transitables todo el año	Longitud total de carreteras estables	Caminos de verano
Nacionales	794.0	3.385.1	686.2	4.865.3	338.1
Provinciales	65.0	1.411.1	1.966.9	3.449.0	6.103.0
T O T A L	859.0	4.796.2	2.653.1	8.305.3	6.441.1

En el anexo No. 2, se da la longitud de todas las carreteras cuya existencia es conocida hasta la presente fecha. Para agruparlas se las ha clasificado en nacionales y provinciales (están agrupadas por provincias). Se ha procedido a esta forma por cuanto no es posible hacer la clasificación según las características técnicas ya que la mayor parte de ellas no están totalmente terminadas sino que, por la urgente necesidad que ha habido de contar con el medio de comunicación, se les ha entregado al tránsito sin que se complete su construcción, la cual prosigue, en algunas de ellas, o se ha suspendido por la falta de fondos: por ello se ha tenido en cuenta su importancia dentro de la estructuración política de la República.

CARRETERAS NACIONALES:

Son todas aquellas que por la ley han sido declaradas como tales. Generalmente estas vías permiten la comunicación de dos o más provincias. Dentro de este grupo se ha incluido algunas carreteras cuya construcción la realiza el Gobierno Nacional, aunque no hayan sido declaradas nacionales por ley, por cuanto cumplen con la finalidad antes enunciada.

PROVINCIALES:

Son todas aquellas de interés local dentro de cada provincia, o sea las intercantones e interparroquiales.

A fin de dar una idea de las ca-

racterísticas físicas de las carreteras de cada uno de los grupos antes mencionados se les ha subdividido de acuerdo con el tipo de capa de rodadura y las facilidades que presenten para el tránsito.

ASFALTADAS:

Estas carreteras deben tener las características del tipo "C" de la clasificación establecida por el Ministerio de Obras Públicas, o sea que son de primer orden. El ancho de la calzada es de 6,50 metros de dos vías, tienen espaldones de por lo menos 0,75 metros de ancho en corte y 1,0 metros en relleno, en las zonas montañosas la velocidad mínima de cálculo para los radios de curvatura es de 50 kilómetros-hora, lo que da un radio mínimo de 60 metros, la pendiente máxima es del 8 por ciento.

AFIRMADAS:

Son todas aquellas que tienen una capa de rodadura, las más usuales son: empedrado, macadán, grava, suelos estabilizados; el tránsito es posible cualesquiera que sean las condiciones del tiempo. Algunas tienen las características del tipo "D", o sea calzada de 6,5 metros de dos vías, obra básica en recta de 9 a 10 metros, radio mínimo para zonas montañosas, de 40 metros, para velocidades de 40 kilómetros por hora y pendientes máximas del 9 por ciento, la mayoría tienen características de tercer orden o sea del tipo "E", esto es, una sola vía con ancho de

calzada de 3,5 a 4 metros y un ancho de obra básica en recta de 6 a 7 metros con radios de curvatura mínimos para zonas montañosas, de 30 metros, para velocidades de 35 kilómetros por hora y pendientes que rara vez pasan del 10 por ciento.

Hay unas pocas vías que están dentro de este grupo y que tienen cualidades inferiores a las descritas, tal el caso de la carretera Riobamba-Guaranda, que fue un camino de herradura adaptado para el tránsito motorizado.

SIN AFIRMADO PERO TRANSITABLES TODO EL AÑO:

Muchas de estas carreteras reúnen las características del tipo "E" y aún algunas, en sectores, las del tipo "D", pero no se ha construido el afirmado, ni se han terminado las obras de drenaje, de modo que la circulación se hace directamente sobre la subrasante; a veces el afirmado se ha construido parcialmente, como en el caso de aquellos en que, sobre la subrasante, se ha esparcido una capa de lastre. Las que tienen cualidades inferiores, generalmente reúnen las características de cuarto orden, tipo "F", esto es, una sola vía; ancho de calzada 3,5 metros; radio de curvatura en zonas montañosas 20 metros que permite velocidades máximas (para tomar la curva) de 30 kilómetros por hora, pendientes máximas del 12 por ciento. En invierno son difíciles de transitar debido a la formación de barro y en verano son muy polvorientas.

CAMINOS DE VERANO:

Son rutas que las abre, en muchas ocasiones, el mismo camión yendo a campo traviesa y que luego un tractor o una motoniveladora las igualan con sus cuchillas. Son más usuales en la Costa o en las regiones de altura intermedia de la Sierra; no disponen de ninguna obra de arte ni de drenaje; cruzan los ríos o riachuelos por sus cauces que en esta época del año tiene muy poca agua o están completamente secos; la superficie por la que se rueda no es escabrosa, pero sí muy polvorienta; en la zona montañosa de la Costa, especialmente en la Provincia de Manabí, estos caminos tienen curvas

verticales y horizontales de visibilidad nula, con pendientes hasta del 18 por ciento; el ancho varía de 3 a 6 metros.

A fin de conocer las condiciones en que se encuentra el desarrollo de las carreteras en el Ecuador con respecto a otros países, en especial centro y sud americanos, en el cuadro siguiente se hace una recopilación de datos estadísticos relacionados con el asunto.

Con el propósito de que se pueda

formar una idea más clara de la situación del país, se han sacado los índices correspondientes al conjunto de Sierra y Costa, que son las regiones realmente habitadas y los índices atinentes a todo el país incluyendo el Oriente. El resultado de la comparación indica que si bien es cierto se ha progresado dentro del desarrollo vial, falta mucho por realizar en construcción de carreteras ya que existen 6.103 kilómetros de caminos de verano que deben ser sustituidos por carreteras estables y

que de los 8.280.3 kilómetros de carreteras que constituyen la red vial del país cerca de 2.000 kilómetros son transitables durante todo el año pero en condiciones difíciles ya que carecen de afirmado y de obras de drenaje completas. Por otra parte algunas carreteras y sobre todo la Panamericana deben ser mejoradas y rectificadas en gran parte de su extensión para estar a tono con las exigencias del tránsito moderno, en carreteras de primer orden.

PARROQUIAS SIN CARRETERAS PARA SU COMUNICACION CON EL RESTO DE LA REPUBLICA

PROVINCIAS	No. de parroquias aisladas	Población de las parroquias aisladas	% del total de habitantes de la provincia	Total de centros poblados de la provincia
Azuay	9	22.159	7.7	61
Bolívar	5	28.450	21.5	23
Cañar	9	21.072	18.9	30
Carchi	6	3.907	4.0	26
Cotopaxi	5	10.823	6.3	35
Chimborazo	5	20.000	3.2	47
El Oro	17	41.853	36.5	32
Esmeraldas	35	48.502	48.9	44
Guayas	20	141.204	16.3	53
Imbabura	11	13.534	8.2	41
Loja	42	103.815	38.4	68
Los Ríos	14	91.973	49.2	22
Manabí	33	176.045	32.1	58
Pichincha	2	1.161	0.2	61
Tungurahua	1	1.709	0.8	43
	214	746.207		

LONGITUD DE CARRETERAS ASFALTADAS

DENOMINACION	Asfaltadas	Por asfaltar	TOTAL
1) Panamericana (sector: Quito-Latacunga)	79	11	90
1) Latacunga-Quevedo	48	130	178
1) Quevedo-Manta	184	—	184
2) Guayaquil-Salinas	141	—	141
2) Progreso-Playas	26	—	26
2) Nobol-Empalme	120	—	120
3) Guayaquil-Jipijapa-Portoviejo	148	43	191
Lodana-Sucre	14	—	14
Santa Elena-Ancón	10	—	10
Santa Elena-Ballenita	3	—	3
1) Durán-Gun	30	110	140
1) Cuenca-Azogues-Biblián	9	27	36
Santo Domingo-Quevedo	—	102	102
Palestina-Vinces	30	—	30
Cumbe-Girón-Pasaje-Puerto Bolívar	5	174.5	179.5
Manta Aeropuerto	2	—	2
Quito-Sangolquí	10	16.5	26.5
TOTAL	859	614.0	1.573.0

NOTAS:

- 1) Trabajos a cargo del Gobierno Nacional.
- 2) Trabajos a cargo del Comité Ejecutivo de Vialidad

del Guayas y Junta de Mejoras y Obras Públicas de la Península de Santa Elena.

S/. 250 millones valor de importaciones de vehículos y llantas

Según el ANUARIO DE COMERCIO EXTERIOR, el Ecuador en 1959 importó automóviles, buses, microbuses, camiones, jeeps y otros vehículos por un valor de S/. 182.005.535 CIF, con un peso neto de 7.904.054 kilos, por lo cual pagó en impuestos específicos S/. 15.768.794,49 y ad valorem S/. 29.113.553.93. Estos son los últimos datos que se poseen, pues los correspondientes a 1960 recién está compilándose para su publicación en el Anuario.

Asimismo el Ecuador importó llantas y neumáticos y otros artículos de caucho por un valor de S/. 54.316.717 CIF, con un peso neto de 2.319.543 kilos, que pagaron los siguientes impuestos: específicos por S/. 8.058.636,31 y ad valorem por S/. 4.779.030,91.

En materia de combustibles minerales, lubricantes, aceites, durante 1959, el Ecuador importó por un valor de S/. 45.371.300, con peso neto de 24.010.632 kilos por lo que pagó en impuestos: S/. 10.889.864,46 y S/. 3.034.144,04, específicos y ad valorem, respectivamente, correspondiendo solamente a lubricantes 21 millones de sucres.

CLASE DE VEHICULOS IMPORTADOS

El rubro correspondiente a vehículos se descompone así:

Automóviles, Station Wagon, Utility y similares hasta 700 dólares, por un valor de S/. 797.956 CIF. Impuestos: S/. 26.576,92 y S/. 248.665,11.

Automóviles, etc., de 700 a 1.000 dólares, por un valor de S/. 10.854.050 CIF. Impuestos: S/. 79.416,44 y S/. 3.956.532,15.

Automóviles, etc., de 1.000 a 1.500 dólares, por un valor de S/. 11.819.743. Impuestos: S/. 106.591,56 y S/. 5.429.651,52.

Automóviles, etc., de 1.500 a 1.800 dólares, por un valor de S/. 5.159.207 CIF. Impuestos: S/. 318.565,28 y S/. 2.556.134,74.

Automóviles, etc., de 1.800 a 2.100 dólares, por un valor de S/. 5.632.024. Impuestos: S/. 24.109,00 y S/. 4.166.692,08.

Automóviles, etc., de 2.100 dólares a 2.400 dólares, por un valor de S/. 1.965.533. Impuestos: S/. . . . 281.024 y S/. 1.452.825,06.

Automóviles, etc., de 2.400 a 2.700 dólares, por un valor de S/. 989.450 CIF. Impuestos: S/. 156.842,50 y S/. 902.083,64.

Automóviles, etc., de más de 3.000 dólares, por un valor de S/. 792.401. Impuestos: S/. 177.870 y S/. . . . 1.004.556,40.

AUTOBUSES Y CAMIONES

Autobuses, microbuses y semejantes, por S/. . . .

1.297.420. Impuestos: S/. 155.969 y S/. 107.748,90.

Jeeps, Landrovers y similares por un valor de S/. 11.439.370 CIF. Impuestos: S/. 1.464.448,95 y S/. . . . 966.295,70.

Camiones de menos de 3 toneladas, camionetas por S/. 18.810.853. Impuestos: S/. 4.596.540,96 y S/. . . . 786.186,28.

Camiones de más de tres toneladas de carga útil, por S/. 20.743.869 CIF. Impuestos: S/. 1.373.870,38 y S/. 927.510.

Vehículos automotores por un valor de S/. . . . 1.033.579. Impuestos: S/. 53.345 y S/. 45.920,78.

Chassis para camiones de 3 toneladas de carga útil, por un valor de S/. 32.858.826. Impuestos: S/. . . . 1.560.500,28 y S/. 1.535.755,14.

Chassis para camiones de menos de tres toneladas, por un valor de S/. 915.052 CIF. Impuestos: S/. 196.900,52 y S/. 45.540,29.

Carrocerías para automotores, por S/. 70.481 CIF. Impuestos: S/. 5.795,53 y S/. 4.170,46.

Trenes de rueda, sistema orugas, por S/. 2.068.391. Impuestos: S/. 20.503,72 y S/. 98.473,53.

Piezas y partes NP. para tractores y automotores, S/. 29.950.796 CIF. Impuestos: S/. 2.816.840,02 y S/. 2.752.155,45.

NOTA: En este rubro de importaciones se incluyen tractores por un valor de S/. 18.596.152. Impuestos: S/. 206.155,22 y S/. 856.669,92.

LLANTAS Y NEUMATICOS

El rubro correspondiente a importación de llantas se descompone así:

Llantas sólidas o huecas, por un valor de S/. . . 30.710.

Neumáticos interiores y tubos para neumáticos, por un valor de S/. 2.729.100 CIF. Impuestos: S/. 522.745,66 y S/. 235.742,33.

Llantas exteriores neumáticas, por un valor de S/. 42.457.329 CIF. Impuestos: S/. 5.064.313,89 y S/. . . . 3.802.197,77.

ACEITES LUBRICANTES

El valor neto de la importación de aceites lubricantes es de S/. 20.883.857 CIF. Impuestos: S/. . . . 3.430.411,08 y S/. 1.693.370,59.

Destilados ligeros de petróleo, por un valor de S/. 7.358.359, con un peso de 6.143.908 kilos. Impuestos S/. 3.118.666,50.

NOTA: Los impuestos corresponden solamente a derechos arancelarios.

SINDICATO "ECUADOR"

MODELO DE ORGANIZACION

a) El Sindicato de Coferes "Ecuador" del Carchi, cuenta actualmente con 23 años de existencia y de constante labor fructífera. Es una Entidad respetable dentro de la sociedad, llena de fe y optimismo, luchando siempre por el adelanto cultural, social y material no sólo de sus socios sino también de esta cara tierra.

b) Fue fundado con el nombre de Gremio de Choferes, el 29 de Mayo de 1938; posteriormente, y por Acuerdo No. 92, recibió el nombre de Sindicato de Choferes "Ecuador" del Carchi, con sus propios Estatutos. Se fundó con el número de 21 socios y en la actualidad, cuenta con 168 compañeros sindicalizados, con deberes, derechos y obligaciones que cumplir.

c) Hasta este momento, han pasado al frente de la Secretaría General, 13 prestigiosos ciudadanos profesionales del Volante, siendo su personero primero, el compañero Daniel Cortez, ya fallecido; luego, le siguen: León Pío López, Segundo Delgado Fierro, Humberto Montenegro, Alfonso Borja, Miguel Delgado Fierro, Víctor Villacís, Gualberto Guerrón, Rodrigo Urresta, Hugo Narváez, Julio C. Fierro, Hugo Cadena y Fernando Landázuri A., este último, es el actual primer dirigente sindical.

c) OBRAS.— Gracias al esfuerzo y sacrificio de sus socios, el Sindicato adquirió su propia casa social para el desenvolvimiento de sus actividades; hasta la fecha, ha organizado nueve Cursos de Capacitación Profesional de Choferes, en cumplimiento de una Ley; ha construido un mausoleo que se levanta en el Cementerio Municipal de Tulcán; ha atendido en todos sus aspectos sociales y económicos a sus propios sindicalizados con verdadero éxito; ha cooperado y coopera por el bien común con todos los Poderes Públicos, el Estado y más entidades sociales, deportivas y de trabajadores, en el afán de conseguir adelanto intelectual, moral y material de los asociados.

d) La ciudad de Tulcán tuvo el orgullo de ser la Sede del IX Congreso Ordinario Nacional de Choferes del Ecuador, reunido el 18 de Julio de 1954, cumpliendo siempre las disposiciones emanadas del CEN. de la Federación, con lealtad, honradez y verdadera disciplina, para afrontar con todo éxito en la solución de los difíciles problemas que a diario se presentan con nuestra Clase, como por ejemplo, el de la gasolina, y por sobre todo en cuanto significa política social y sindical bien atendida, para orientar y dar nuevos rumbos al desenvolvimiento de sus actividades.

e) El Tránsito Provincial, en los actuales momentos, se halla perfectamente organizado, gracias al patriotismo y eficiencia del actual Jefe de este ramo, señor Teniente Félix Benavides.

f) Frente a la política internacional, este Sindicato se mantiene en pie cuando suene el sonoro clarín de la Patria, para defender su integridad territorial, amenazada siempre por el enemigo secular del Sur, y es así que se mantuvo alerta respaldando al Gobierno actual, cuando fue tocado el asunto que jamás aceptaremos los ecuatorianos, el Tratado del Protocolo de Río de Janeiro; y,

g) Gracias a las gestiones verificadas durante este período en que el suscrito Secretario General, dirige los destinos de la Institución, se logró conseguir la adjudicación de un terreno donado patrióticamente por el I. Consejo Municipal, en este año, Institución para la cual presentamos los debidos agradecimientos. Este terreno se halla ubicado en el sector de Tulcán, destinado para construir la vivienda del chofer, cuyo costo se calcula en la suma de quinientos mil sucres, aproximadamente.

Este, compañero, es el modesto trabajo con el cual contribuye el Sindicato de Choferes "Ecuador" del Carchi, para que sea tomado en cuenta en la edición de la Revista Sindical que saldrá a la luz, el día 24 de Junio de 1961, con motivo de la fecha clásica del Chofer Ecuatoriano.

FERNANDO LANDAZURI
Secretario General

DE LA CAMPAÑA DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO



Numerosos vehículos con lemas alusivos a la Seguridad en el Tránsito toman parte en uno de los varios desfiles de la Campaña, en esta ciudad.

LA PROFESION VA DE MAL EN PEOR

En una mañana soleada llegamos hasta el estacionamiento No. 7, al pie del monumento al Libertador. Hay tres controles en este estacionamiento: Alameda, Libertadores y Bolívar, con un total de 40 vehículos. La mayor parte de los choferes están cruzados de brazos, charlando o arreglando sus carros, bajo el tibio sol de las 11.

—No hay mucho trabajo? les inquirimos...

—Que vah, no hay nada de trabajo —nos responden— casi en coro al rededor de una docena de choferes, evidentemente contrariados...

Les indicamos que queremos hacerles una entrevista colectiva para **El Volante Ecuatoriano**. E inmediatamente la conversación brota espontánea. No digamos la conversación, la amarga denuncia contra la insostenible situación económica. Una situación desesperante, como afirman todos.

CESAR CABEZAS dice: Como Ud., sabe, trabajamos a porcentaje. El 20 por ciento es para nosotros, desde hace muchos años. Algo era, mal o bien, cuando había trabajo. Pero ahora no hay trabajo absolutamente, ya sea por la excesiva competencia, ya sea por las terribles condiciones de la economía general del país. Y aquí nos tiene todo el tiempo cruzados de brazos. Yo creo que las autoridades de tránsito ya no deberían, por humanidad, extender tantos permisos y licencias para que no se aumente el número de choferes y se agrave el problema del estacionamiento.

MARCELO PROAÑO interviene: Realmente no hay dinero. La economía del país se halla cada vez más grave. El 20 por ciento, como indica mi compañero, venimos percibiendo desde hace muchos años, tal vez desde hace 9 años. Pero hay días en que no hacemos ni cincuenta sucres. Cuánto nos representa el 20 por ciento? Cuando más 10 sucres. Y qué se puede hacer ahora con diez sucres? Es totalmente insuficiente hasta para un soltero. No digamos para un casado.

JOSE MORA afirma: Y hay que saber que percibimos el mismo porcentaje sea de día o de noche. Si realmente los choferes de plaza no tenemos ningún respaldo. Pero si no tenemos siquiera asistencia del Seguro. El propietario de un vehículo de plaza vive siempre endeudado.

CESAR CABEZAS observa: El principal problema que nos afecta y agrava nuestra misera situación, es la competencia. Hay muchos egresados de los Cursos de Capacitación que se ofrecen por bajos salarios. Los verdaderos profesionales nos vamos quedando sin trabajo. De otro lado, hay que destacar que nuestros salarios prácticamente no han subido, en tanto que los precios de los accesorios y repuestos, de la gasolina, se ha triplicado... Por ejemplo, hace 15 años, una carrera valía cinco sucres, pero un galón de gasolina va-



Los choferes de los Controles de La Alameda exponen sus problemas.

lía 1 sucre 80 centavos. Hoy vale 4.00 sucres. Ni qué hablar del precio de los aceites, de las llantas. Mientras tanto las tarifas siguen casi iguales...

—Y cuál cree que sería la solución para algunos de estos problemas?

—El Sindicato debería establecer un almacén de repuestos —responde— prestamente **César Cabezas**. Tiene los fondos suficientes. De esta manera se establecería un efectivo control de precios y se prestaría un beneficio extraordinario a los choferes. Porque ahora se está cometiendo un verdadero abuso con los choferes en la venta de repuestos...

—Estamos vendidos, no tenemos ni siquiera para una camisa, y eso que trabajamos todos los días, hasta los sábados y domingos, exclama **José Mora**.

—Muchas veces se trabaja desde las siete de la mañana hasta las dos y tres de la mañana —añade— **Marcelo Proaño**.

—Vivimos eternamente endeudados. El automóvil nunca es propio. Todo el tiempo se está pagando las cuotas, y cuando alguna vez se acaba de pagar, ya el automóvil no sirve, si es que antes no ha pasado alguna desgracia, vuelve a intervenir. **César Cabezas**.

Ahora habla LUIS PINO. Dice: Lo que pasa es que no hay unión entre los choferes. Una verdadera unión. Y por diversas circunstancias muchos choferes nos hemos alejado de nuestros organismos matrices, aún cuando pagamos las cuotas. Yo creo que en esos organismos deberían dar lugar a la renovación, a gente nueva, hasta para evitar los malos comentarios. Que no se acuerden de nosotros solamente en vísperas de las elecciones. Para después, cuando ya están en los puestos, olvidarse de nosotros.

—Pero hay que recalcar —insiste César Cabezas— en que la situación es insostenible. Estamos peor que los albañiles o los jornaleros. Ellos ya saben por lo menos cuanto ganan al día. Nosotros estamos sujetos a la ventura. Y, como ya lo dije, en algunos días no ganamos nada.

Nos alejamos, conociendo esta amarga verdad, mientras los choferes siguen cruzados de brazos.

30.000 VEHICULOS HAY EN EL PAIS ...

El Ecuador es uno de los países en donde menos desarrollado se encuentra el transporte. Por diferentes circunstancias, tenemos una cantidad mínima de vehículos de transporte. Y eso que en los últimos diez años el número se ha triplicado por lo menos. Según los datos proporcionados por la Dirección General de Tránsito, en 1960 se matricularon en esa Dependencia 27.219 exceptuando los vehículos del Estado. Con las nuevas importaciones se cree que a la fecha existen en el país al rededor de 30.000 vehículos.

He aquí su descomposición:

Automóviles	7.454
Camiones	5.595
Camionetas	9.052
Jeeps	1.612
Volquetas	863
Buses	1.687
Microbuses	135
Colectivos	809
Carrozas	12

TOTAL 27.219

POR PROVINCIAS

La provincia que mayor cantidad de vehículos tiene es Guayas con 10.752. Le sigue Pichincha con 6.410; Manabí, con 1.476; Los Ríos con 1.294; Azuay con 1.188; Imbabura con 1.076; Cotopaxi, con 966; Chimborazo, con 879; El Oro, con 856; Tungurahua, con 789.

RAMOS DE SERVICIO

En camiones y camionetas hay en el Ecuador casi el cincuenta por ciento del total de vehículos, lo cual demuestra que realmente se está dando importancia a las actividades productivas, pues hasta hace algunos años, el número de camiones y camionetas era realmente insignificante. De otro lado, se nota también el

LOS VEHICULOS MAS ...

(Viene de la 17a. Pág.)

se quiere enfocar integralmente el problema del transporte.

CONCLUSIONES:

La Federación de Choferes, con todas sus filiales y naturalmente con el respaldo de los máximos organismos de los trabajadores, tiene que luchar por la revisión de los altos aranceles de importación de vehículos para el transporte;

—Urge la promoción de empresas de ensamblaje y construcción de carrocerías a precios económicos.

—Necesariamente tiene que llegarse a la aprobación de una Ley General de Tránsito que sea garantía de los ciudadanos y de los trabajadores del volante.

—Es indispensable la unificación de tarifas de transporte para eliminar la desleal competencia que arruina a muchos transportadores.

—La Federación y todos los organismos de trabajadores del transporte terrestre tienen que alentar y respaldar los planes viales y el mantenimiento de las vías existentes, porque mientras más y mejores caminos crucen el Ecuador, habrá más economía en el transporte, mayor demanda de servicio y, de hecho, se fortalecerá la economía del país.

incremento notable de buses y jeeps, que también están destinados a labores reproductivas, ya sea dentro de la agricultura o en el transporte de carga y pasajeros. Pero realmente la distribución de vehículos en el país da la medida del progreso de las diferentes regiones, observándose que son cuatro o cinco provincias las que se superan y progresan. Pues el transporte es un reflejo de este progreso y el número de vehículos demuestra la potencialidad económica.

REFORMA AGRARIA...

(Viene de la 18a. Pág.)

actos abominables para la conciencia contemporánea y constituyen ignominia jurídica después de las declaraciones panamericanas aceptadas por todos los Estados de América.

UN NUEVO EQUILIBRIO

Los pueblos tienen la intuición de que la humanidad necesita un nuevo equilibrio, la humanidad necesita que sea efectiva la justicia para todos, no la justicia disfrazada sino la justicia verdadera sin excepción de personas, para el fuerte y para el débil, para el indio y para el caballero, para el blanco y para el negro.

Algo anda mal en la sociedad moderna, algo hay infame en las mismas relaciones entre los pueblos; no estáis viendo a la humanidad dividida en razas que se amenazan a muerte, que se amenazan con el odio y con el asesinato? no estáis viendo a nuestra Patria sudamericana, a la Patria ecuatoriana sacrificada ante los intereses mundiales de las grandes potencias?

NADIE SE ENTIENDE

Nuestra especie está agitada. Luchas, debates, incomprensiones étnicas, diplomáticas, sociales, económicas, nacionales, religiosas. Aparentemente, nadie se entiende con nadie. Un Continente contra otro, una raza contra otra; una concepción social contra otra. En el fondo todas se unimisman en la búsqueda de algo más humano, de un ideal que explique mejor el sentido del hombre y de la vida, de una mayor serenidad para los cuerpos y para las almas, para el presente, para el futuro.

NO SEREMOS COLONIA

No seremos colonia de nadie. No nos unciremos al carro de nadie. Pobres o ricos proclamaremos nuestros principios de justicia, de autonomía, de mutuo respeto en los pueblos, y proclamaremos así dentro de la Patria que todas las clases sociales en cooperación humana y cristiana están obligadas a cumplir estrictamente sus deberes para con el pueblo ecuatoriano, y a llenar cada clase social y cada hombre su función humana.

LATINOAMERICA

Si queremos que América Latina, que América Española diga su palabra original en el mundo, obligados estamos a robustecer al máximo la personalidad de los países latinoamericanos. la personalidad de la América Latina. La América Latina, la América Española debe cooperar en todo lo que favorezca a la libertad y a la justicia, pero manteniendo su originalidad.

Malos Caminos: principal problema del transporte

Carlos Alfonso Wong es representante de la Federación Nacional de Choferes ante la Comisión de Tránsito del Guayas y dirigente de una Empresa de Colectivos. He aquí su criterio sobre los principales problemas del transporte:

—¿Cuáles son, a su juicio, los principales problemas del transporte en el Ecuador?

—En primer término el factor camino; y en segundo lugar los impuestos municipales al rodaje motorizado que son como barreras aduaneras no sólo entre una provincia y otra sino aún entre los Municipios de una misma provincia.

—¿Debe haber una reglamentación de tarifas de transporte?

—La considero necesaria; desde luego contemplando el aspecto regional y las consideraciones anotadas en el acápite anterior.

—¿Deben seguir produciendo más choferes los Cursos de Capacitación?

—Atento el principio del derecho que le asiste a toda persona a escoger la profesión que más le agrade, sí; pero, como indica el término, choferes capacitados, para lo cual el tiempo de estudio debería extenderse a un mínimo de ocho meses si quiera con la práctica necesaria.

—¿Debe expedirse una Ley de Tránsito?

—Indudablemente; es éste un imperativo que no admite dilación y que al dictarse obviaría muchísimas de las dificultades que ahora confrontamos en materia de tránsito.

—¿Cuál es el problema de los colectivos en Guayaquil?

—Su excesivo número que lógicamente reduce sus horas de trabajo y les resta por consiguiente su rendimiento económico; agréguese a esto las fallas de la Comisión de Tránsito del Guayas que influyen grandemente en el problema.

El 27 de Agosto de 1955 se fundó el Sindicato de Choferes de Otavalo

En esta fecha, veinte y siete de Agosto de mil novecientos cincuenta y dos, fueron aprobados sus Estatutos. Y con el nombre de "SINDICATO DE CHOFERES DE LA CIUDAD DE OTAVALO" se incorpora a la vida social esta hidalga Institución. Fue su primer Secretario General el distinguido compañero César Garcés, quien, con su amplio criterio y su fe inquebrantable, cultivó en el espíritu de sus compañeros ese ideal de unión y defensa de clase; sentimientos que permanecen imperecederos en el seno de la Institución.

Desde entonces anualmente ha ido sucediéndose nuevas directivas y todas han luchado decididamente por el adelanto de los trabajadores del Volante en unión de sus asociados, tratando en todo momento de alcanzar la meta que cristalizará con la reivindicación social.

En el presente año está representada nuestra Institución, muy acertadamente por el compañero Secretario General Luis Eladio Bucheli, siendo su principal aspiración la de dar término a la "Casa del Chofer" la misma que dará albergue a to-

dos los profesionales del Volante ya en sus momentos de lucha, como en los de descanso; encontrándonos afanados también en elevar el nivel cultural de Clase, por lo que hemos promovido varias conferencias ilustrativas. Con la colaboración de varios compañeros Bachilleres hemos enfervorizado el Sindicalismo. Como profesional del volante, consagrado a la lucha de clase, tuve la oportunidad de asistir a un Curso de Capacitación para trabajadores de extensión Internacional con asesoramiento de la UNESCO y la OIT.

A nombre del Sindicato de Choferes de Otavalo, fervorosamente os invito a reforzar nuestras Instituciones, pues no podemos vivir aislados los unos de los otros; necesitamos estar unidos para la verdadera Revolución Social que beneficiará al pueblo y superará a la Clase del Volante.

Acaso no habéis visto diariamente y en grandes titulares de la Prensa Nacional, los continuos trágicos accidentes de tránsito? Acaso no vemos las solicitudes urgentes por las cuales se pide la creación de leyes drásticas para sancionar nuestros in-

voluntarios y desgraciados accidentes?

Por estas razones, estamos obligados a llegar hacia la opinión pública para demostrar que la mayoría de los accidentes se debe a los malos caminos, a la mala calidad de vehículos, contruidos sólo con fines comerciales, a la concesión de licencias profesionales y otorgamiento de brevets, precisamente a personas irresponsables e inexpertas en el manejo de vehículos y sin ningún conocimiento en el aspecto mecánico de la profesión.

Compañeros, es tiempo ya de acudir a los Poderes Públicos, a las Organizaciones Internacionales, para que, en la misma forma que otros profesionales reciben ampliación de conocimientos, mediante conferencias, cursos especiales y becas de toda clase, a nosotros se nos atienda en la misma forma y sólo así, podríamos enrumbarnos hacia la especialización y la técnica.

Por el Sindicato de Choferes de Otavalo.

Fernando Vinuesa Pérez
Secretario General Suplente

LA FCHE SOLICITA A LOS PODERES PUBLICOS ATENCION PARA LA VIALIDAD NACIONAL

La Federación Nacional de Choferes del Ecuador, después de haber constatado y haciéndose eco del clamor general, por el estado pésimo en que se encuentran las vías que sirven para el transporte entre la sierra y costa, y comprobando que el estado de ellas es igual o peor que en días anteriores, presentó nuevamente su reclamo formal al Sr. Ministro de OO. PP. sobre la situación alarmante de las vías.

Nuestro trabajo en las carreteras lo hemos venido realizando irregularmente y cuando lo hacemos corremos el riesgo de nuestra propia existencia y provocamos la destrucción de los vehículos; consecuentemente en el momento ya sufrimos serios problemas de orden económico y desgracias personales, exclusivamente debido al mal estado de las vías. Debemos anotar que las Empresas constructoras de las carreteras, ponen mayor empeño en hacerlas transitables, cuando se anuncia el paso o visita de los altos funcionarios del Poder Público.

La comunicación dirigida al señor Ministro de OO. PP., en sus principales puntos, dice lo siguiente:

"El C. E. N. de la Federación de Choferes ha efectuado una visita apreciativa del estado de las carreteras en las provincias de Pastaza, Bolívar, Los Ríos, Guayas y Esmeraldas. Como resultante objetivo de esta visita-inspección, debemos exponer al señor Ministro que este estado es absoluta y completamente desastroso. Las carreteras no son tales, sino caminos por los cuales es imposible transitar con ninguna clase de vehículos, menos aún con aquellos de gran tonelaje que constituyen la médula del transporte interprovincial entre las dos grandes regiones del país. Sierra y Costa.

Cuando se ordenó el cierre de la carretera Latacunga-Quevedo-Guayaquil para modificarle y efectuar obras secundarias y llegar a la pavimentación de la vía, se nos ofreció formalmente dotarnos de otra vía de acceso a la Costa, señalando como tal a la carretera Quito-Santo Domingo-Quevedo-Guayaquil; ofreciendo que, dentro del tiempo máximo de DIEZ DIAS, estaría en condiciones tales de facilitar y permitir el tránsito seguro, fácil, cómodo y sin contratiempos del número intenso de vehículos que componen el tránsito y transporte motorizado a la Costa, desde las varias provincias del interior, en especial del Centro y Norte de la República.

Han transcurrido unos días en número mayor al señalado y el estado de la vía a Santo Domingo, desde esta ciudad, es imposible ocuparlo; siendo innecesario tocar el estado de la Santo Domingo-Quevedo. Co-

mo esta situación crea grandes dificultades para el libre tránsito, y ocasiona serios y enormes perjuicios económicos a los transportadores y a los choferes profesionales, tenemos que reclamar por esta falta de cumplimiento a los ofrecimientos oficiales y decir, enfáticamente, que nuestras carreteras a la Costa no están en condiciones de ser utilizadas.

Además, debemos señalar el hecho curioso de que, cuando se anuncia la visita oficial del Excmo. Señor Presidente de la República, de un Ministro de Estado o de cualquier otro alto funcionario del Gobierno Nacional, las Compañías Contratistas, ahí sí se empeñan por mejorar la situación de las vías y procuran evitar todo cuanto significa peligro, impedimento de circulación, buscan la expedición de la carretera y activan los trabajos, para demostrar empeño, cumplimiento de contratos y actitud patriótica. Es decir, engañan a los Personeros del Gobierno y al Pueblo del Ecuador.

Como no se puede convenir, en nuestra calidad de ecuatorianos y de trabajadores del transporte con esta falsa conducta de las Compañías Contratistas, denunciamos al señor Ministro el estado actual de las vías Quito-Santo Domingo-Quevedo-Guayaquil; Latacunga-Quevedo; Quito-Quinindé-Esmeraldas. Al par que solicitamos, comedida y respetuosamente, se disponga lo conveniente para que la circulación por la carretera Latacunga-Quevedo se la abra a las cinco de la tarde de todos los días, una vez se hayan terminado los trabajos diarios que se vienen efectuando; apertura que facilitará mejor la circulación y el tránsito por esa esencial e importante vía a la Costa, evitando las consecuencias y gastos por otras vías como la señalada Santo Domingo-Quevedo, que no permite hacerla uso para una circulación tan intensa y de alto tonelaje de vehículos".



Carreteras de esta clase demanda el país para su progreso y los choferes para su seguridad. Es un tramo de la carretera Latacunga-Quevedo, cerca del páramo de Millín.

Tres Poemas al anhelo de Encontrarte

Por IVAN ALVAREZ VIVANCO

I.—Encuentro

Me inhumaron tus ojos en la inmensidad celeste del amor.

Y el sol sigue ardiendo en el trópico de mi alma universal.

Quiéreme, en tí revive mi esperanza proletaria, mis pómulos bronceados son firmes como mi corazón que late por una Patria liberada y sabe de la ternura del amor.

Amémonos, tú blanca yo moreno, el distinguo de razas no conoce mi libro que se cierra cuando el sol se pone.

Ven a mí, que en tu cuerpo reverdecen los campos donde mi vida queda, que en la huerta las pomarrosas se abren en capullo y aroma y mecen en el aire los naranjos en flor.

Ven: tus tibios labios enamorados tienen de mi alma la inspiración, y en tus pupilas vive mi queja, late el enigma de mi pasión; en tus ojeras se acaba el día, viene la noche y en mí no duermes, sigue de fiesta el alba eterna de tu mirar.

Quiéreme: tu cabello ardiente llama flama licencioso cual si fuera mi bandera proletaria al son del himno que entonan los pájaros y el viento. ¡Sí!, tu cabello, mi sol, mi trigo madurado.

Tus cejas prodigan sombra a mi cuerpo fatigado cuando corto la caña de azúcar de tus labios. Y tus dientes: ¡ah!, tus dientes trocitos de alma arrancados de los ángeles del cielo.

Todo está claro: el viento eriza las sementeras y cada espiga veo tiritar como tiritan los niños pobres acurrucados en el portal y por tí quiere abrigo el trópico de mi alma y tibiarse sus mejillas bellas como la Paz y mantenerlas tibias como la playa inmensa que el mar enfurecido se esfuerza por besar.

Ven que sin tí los vegetales clorofílicos no se inclinan al sol; ven, que estás en mí como el presente en lo ido.

II.— Amor

Y estás ya en mí tan cerca como el perfume en cáliz de nardo en primavera.

Tu sonrisa rompe mi tierra en surcos y a tu aliento la espiga se hace harina vida, y en la flor de esa harina soñaremos; ¡claro! si ante el sol de tu amor mi pestaña fue rubia y hacia tí mi cariño lo enrubí ciegamente; por eso verás siempre de mis ojos el brillo fugitivo en peregrino viaje donde estés; celoso del silencio y geografía, porque se ahogó en las rutas de mi cuerpo la idea de olvidarte.

Y miro la eternidad sublime de los lirios tronchados.

Y el desmayo de los céfiros en la aureola embriagada de una orquídea. Y mis brazos, maderos retorcidos; y mis manos, laboriosos capullos reventados; y mi corazón templado como el cristal, blando como su transparencia; y un mundo hostigado de noche y de miseria y madres pobres convencidas por el hambre en su lenguaje mudo; y una criatura lactando en la madre angustiada y que en vez de leche maternal, con tos de sus pulmones la consuela; y el sol que se rinde al tiempo y enluta al

infinito.

Amor: no renuncio la eternidad blanca por un segundo gris; sigo mirando arriba, que el viento tiene que empujar las nubes y mostrármelo al sol de justicia y de paz.

Y sigo embelesado en la soledad del infinito, con los ojos hastados de ver sufrir al pueblo, y sin poder llorar, que las lágrimas de encauzarse tienen miedo, por las salientes bruscas de mis pómulos recios.

Y sólo siento amor, mi amor mío, quemarte en mi espalda sudando mi bocado, que mientras es más duro el conquistarlo, eres más tierno.

III.— Ocaso

Y la última palabra acarició mi espíritu, y tu vida agonizó contenta.

Amor, no estarás solo. Mi alma en huracanes soplará tu ceniza para confundirnos en el humus de la misma tierra.

Las mariposas llevaron en las alas los matices de las flores de antaño. Las rosas, los jazmines, claveles y azucenas ya no tienen el músculo de pezón de niña quinceañera; pálidas se desmayan las ilusiones blancas, y solamente miro pasar la navidad de niños sin ju-nos. Y me hiere lo que pisan los niños sin zapatos las baldosas rugosas de las puertas de los Bancos.

Ella está muerta. Se filtran rayos de sol por las endijas del tejado bifurcando en sus terrosos labios la melancolía. Y estoy celoso porque sospecho que son hilos que van a guiar su espíritu a la felicidad celeste y no va a estar conmigo.

En las lóbregas horas se posan en el linde de sus senos luciérnagas lascivas con su luz de quimera que ayer fue lazarillo de nuestro ciego amor.

Ya no andarás inquieta. Y aún gozan en mis ojos tus caprichosas líneas.

Tus ojeras adormecido guardan el mágico embrujar de tu mirar, y el hechizo travieso de tus pestañas curvas.

Todo está triste y aún los pájaros parece sollozaran en su trino.

Las cristalinas aguas que en su quietud eran espejos nuestros, ya no entrañan en mi retina su retráctil lenguaje preñado de soledad y de conceptos que desciframos juntos con la luna.

Y sigo rompiendo las breñas del infinito agreste, por saber la verdad, con el capricho que me dió el suburbio irredento que lo adquirió en la tierra, que hace llorar al cielo para darle sus frutos.

Ya no estarás conmigo aunque mil veces la cóncava línea se tiña de negro y los gallos despejen la incógnita opalina con sus cantos.

Y sé donde encontrarte.

Donde huellen las ruedas de máquinas del agro, donde rompan los tractores los cercos y pasen los arados.

Donde triunfe la paz; donde se extinga el hambre; donde el trabajo pacífico ennoblezca la vida humana y perpetúe.

Allí te encontraré.

Deber

del

Hombre

JOSE A. SOFIA

I

¡Vivir es trabajar!, cada hombre tiene
una santa misión, y al mundo viene
a completar de Dios la obra divina.
El trabajo encamina
al bien y a la virtud, la magia encierra
de transformar en cielo la esperanza,
y a lo innoble y mezquino haciendo guerra,
con su fuerza vital todo lo alcanza.

II

Rey de la creación, por Dios guiado,
el hombre está en el mundo destinado
a vencer imposibles con su empeño;
Del mundo entero, dueño,
todo a cumplir su voluntad se inclina;
dicta leyes doquier su inteligencia,
y dócil a su voz se une y combina
la cadena feliz de la existencia.

III

Míralo y lo veréis cual raudo viento
volar con el vapor y en un momento
vencer el monte, atravesar el llano,
circundar el oceano,
penetrar los secretos más profundos,
de la ignorancia desgarrar el velo,
con férreo anillo atravesar los mundos,
y el rayo mismo arrebatar al cielo.
¡Su mente es luz! Déjalo que conciba.

IV

Que del creador la inspiración reciba
y todo lo podrá. Nada hay que asombre
en su grandeza al hombre
si el genio vive en él; y hoy atrevido,
tenaz el aire a dominar ensaya,
mañana en el espacio suspendido,
astro será que donde quiera vaya.

V

Por eso cuando el pueblo se levanta
ávido de grandeza, y se adelanta

al campo del deber, el fuego brota
del alma del patriota,
ver cumplido su sueño le parece,
coronas ciñe a quien ganarlas supo,
y viendo su esplendor, se enorgullece,
del suelo libre do nacer le cupo.

VI

¡En nuestra hermosa patria no hay esclavos!
Una región titánica de bravos
rompió del servilismo las cadenas:
con sangre de sus venas
vertida en la cruda lid, nuestros abuelos
la sacrosanta libertad sellaron,
y al cumplir sus magnánimos anhelos,
vida, grandeza y patria nos legaron.

VII

Y por los Andes y la mar velada
esa patria feliz vive encantada
en medio de sus bosques seculares.
Cien ríos como mares
fecundizan sus campos; lindas flores
alfombran su extensión, y donde quiera
se ve un portento y brillan los primores
de una no interrumpida primavera.

VIII

¡Nadie sea en su patria un miembro vano!
Levántese a vivir el ciudadano,
ensalce el bien y la maldad combata,
si la fortuna ingrata
hinoa en su vida su alevoso diente,
si airada sufre la tormenta fiera,
sereno en el peligro alce la frente,
y si es fuerza morir, como hombre muera!

IX

Entusiasta legión: vuestro destino
decidida llenad, por el camino
seguid que nos marca la conciencia austera;
luchad con fe sincera
y nada en el peligro os amedrente,
que para conquistar la ansiada palma
arde la inteligencia en vuestra frente,
y un pedazo de Dios lleváis por alma.

LOS SIETE PRINCIPIOS DEL COOPERATIVISMO

- 1o.—LIBRE ACCESO Y ADHESION VOLUNTARIA. La Cooperación es la expresión de la democracia y, por consiguiente, la libertad individual es el eje de su funcionamiento social.
- 2o.—CONTROL DEMOCRATICO. Las asociaciones cooperativas se rigen mediante las más limpias y depuradas normas democráticas: libre manifestación de la voluntad de cada persona con igual valor a la de las demás; un hombre, un voto, con absoluta independencia del capital, ya que éste es servidor y nunca amo; y autonomía frente al Estado, con las únicas limitaciones que la moral y la ley imponen para la salvaguardia de la Comunidad.
- 3o.—DISTRIBUCION DE EXCEDENTES EN PROPORCION A LAS OPERACIONES. Este principio —llamado de Howart— es la esencia de la Cooperación, en cuanto es afirmación del sentido del servicio solidario y negación del lucro, señalando las diferencias entre las asociaciones cooperativas y las sociedades civiles y mercantiles. Los excedentes obtenidos, vale decir, la diferencia entre el precio de costo y precio de venta, se distribuyen en proporción a las operaciones efectuadas y no en proporción al capital invertido. A mayor gasto, mayor ahorro.
- 4o.—LIMITACION DEL INTERES AL CAPITAL. Las asociaciones cooperativas para su normal desarrollo y eficiente funcionamiento social, requieren de capital. Empero, en ellas éste no ejerce el dominio absoluto que tiene en las sociedades mercantiles, en las cuales la distribución de beneficios se hace en proporción al mismo sin tener en cuenta a la persona ni al servicio, sino que es un simple servidor a quien se le paga con un interés limitado.
- 5o.—NEUTRALIDAD POLITICA Y RELIGIOSA. Con el objeto de mantener siempre la unidad entre los miembros de las cooperativas se ha establecido este principio. El Cooperador tiene completa libertad de pensar y de opinar en los órdenes político y religioso, pero es conveniente que sus creencias no sean llevadas al seno de la asociación, para evitar que el apasionamiento pueda desviar el objetivo o provocar choques entre personas, quebrando la unión.
- 6o.—VENTA AL CONTADO. El crédito es siempre un factor negativo en el sistema cooperativo. Compromete los medios económicos y frena el desarrollo de la asociación al limitar o paralizar sus actividades. Quien compra al contado compra más barato y puede ahorrar, contribuyendo a la prosperidad y estabilidad económica de la asociación.
- 7o.—FOMENTO DE LA EDUCACION Y OBRAS SOCIALES. Esta es la regla de oro de la Cooperación: educar y servir, con el objeto de elevar el nivel de vida espiritual y material de los miembros de la comunidad.

EL ALCOHOL y EL TRANSITO

El alcohol es el principal enemigo del conductor de vehículos. "Un trago no le hace daño a nadie, ni lo imposibilita para conducir bien", oímos decir muchas veces.

Pero experimentos llevados a cabo recientemente por el Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos de Norteamérica demuestran lo erróneo de ese concepto.

Un grupo de cincuenta personas fueron sometidas a un minucioso examen físico y después de comprobarse que disfrutaban de una salud excelente, les fueron servidas individualmente una onza de Whisky por cada treinta libras de peso de la persona. Por ejemplo un individuo que pesaba 150 libras tomó cinco onzas de Whisky en un intervalo de tiempo de 15 a 30 minutos.

Después de esperar 45 minutos para que el alcohol fuera asimilado por el organismo, se le hicieron nuevos exámenes, los cuales dieron los resultados siguientes:

1o.—Casi todos los componentes del grupo experimental sufrieron pérdida de agudeza visual.

2o.—Un 30% de ellos presentaba una seria disminución en la percepción y cálculo de la distancia de profundidad.

3o.—Más de la mitad de los examinados quedaron incapacitados para juzgar con exactitud las distancias de aproximación y retroceso.

NUEVA DIRECTIVA DEL SINDICATO UNICO DE CHOFERES DE PICHINCHA



Democráticamente depositan sus votos en las urnas respectivas en las elecciones del SUCH para renovar la directiva.

El 2 del corriente se realizaron las elecciones de los nuevos dirigentes del Sindicato Unico de Choferes de Pichincha. De acuerdo con las disposiciones del reglamento, la elección se realizó por el sistema de votación en ánforas, que resulta la manera más democrática y limpia de votar. Durante todo el día los trabajadores del volante concurrieron al local del Sindicato para cumplir con este deber clasista. Antes de las elecciones, durante un período de 15 días, la propaganda electoral fue intensa y variada.

NUEVA DIRECTIVA

Dos listas, encabezadas por los compañeros Alejandro Quijano y Luis Salas Mancheno intervinieron en las elecciones y el triunfo correspondió al c. Quijano y su lista.

El nuevo directorio de este año está constituido por los siguientes compañeros: Secretario General, c. Alejandro Quijano Cuesta; Aníbal Pinto, Secretario de Actas; Samuel Muela, Secretario del Tesoro; Raúl Morales G., Secretario de Vialidad; Luis Aguirre, Secretario de Organización; Luis González N., Secretario de Organización; Juan Campana, Secretario de Deportes; Ambrosio Cevallos, Secretario de Sindicalismo y Relaciones; Manuel Rivera, Secretario de Orientación Profesional; Ernesto Briones, Secretario de Bibliotecas y Propaganda; César Pérez, Secretario de Beneficencia y Mortuoria.

EL ANTERIOR COMITE EJECUTIVO

El Directorio anterior estuvo integrado por los siguientes compañeros: Alfonso Duque, Secretario General; José María Alcázar, Medardo Briones, Manuel T. Maldonado, Temístocles Puente, Carlos Delga-

do, Carlos Vivar, José Moreta, Julio César Naranjo, Manuel Segovia y Jorge Ponce.

ORGANIZACION EN MARCHA

El Sindicato Unico de Choferes es una poderosa organización sindical que en el próximo año celebrará sus Bodas de Oro de existencia. En dura e incansable lucha, buscando siempre la unidad de los profesionales y el mejoramiento de todos los afiliados, ha logrado notables conquistas sociales que son ejemplo y acicate para otras organizaciones. Cuenta con un edificio propio, airoso y moderno, que cuesta más de tres millones de sucres en los que funcionan numerosos servicios sociales: Consultorio Médico, Gabinete Dental. Servicio de Peluquería, Salones de Juegos y Distracciones. Los asociados gozan también de los subsidios de invalidez y enfermedad. Y recientemente se organizó la Cooperativa de la Vivienda integrada por 300 choferes que han aportado la suma inicial de 500 sucres y cuotas mensuales de cien sucres. Cuentan, además, con el apoyo de 500.000 sucres del gobierno nacional.

LLAMAMIENTO A LA UNIDAD

El nuevo Secretario General c. Quijano Cuesta ha formulado un cordial llamamiento a la unidad de clase para llevar adelante todas las conquistas que faltan por alcanzar a los choferes y fortalecer las ya existentes. Sin discriminación ideológica, sin grupos ni círculos, la nueva directiva se propone servir solamente a sus compañeros, para corresponder al honor de haber sido elegidos, pues la función de dirigentes es de sacrificio, abnegación, desinterés y acrisolada honradez. Así ha puntualizado el nuevo Secretario General que, con entusiasmo inicia su labor administrativa.



Con gran entusiasmo los trabajadores del Volante hacen propaganda de sus candidatos el día de las elecciones, frente al local del SUCH.

CAMPAÑA DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO

Durante todo el mes de mayo se llevó a cabo, en esta ciudad, con extraordinario éxito, la campaña de seguridad en el tránsito. Fue una de las iniciativas del Comité Central que está integrado por representantes de los Ministerios de Gobierno y Educación, Dirección de Tránsito, del Municipio, de la Federación y Sindicato Único de Choferes de Pichincha, de la Unión Nacional de Periodistas, ANETA, de la Asociación de Radiodifusoras y de otros importantes organismos. Este Comité se propone solucionar los principales problemas del tránsito que en los últimos tiempos estaba causando muchas víctimas. La campaña de seguridad ha demostrado que un elevado porcentaje de las víctimas se debía a la imprudencia de los peatones en su desplazamiento por las calles.

El Comité Central de Seguridad en el Tránsito está adelantando una persistente y entusiasta campaña de educación de los peatones e inculcación de mayor responsabilidad en los conductores de vehículos a través de la prensa y de la radio. Pero la parte más espectacular de la campaña, y seguramente la que mayores resultados ha dado, son los desfiles organizados por las principales calles de la ciudad, para demostrar objetivamente cómo los peatones deben circular por las calles, cómo deben cruzar las calzadas y los carteles con leyendas y simbolismos que aluden a las terribles consecuencias de los accidentes de tránsito. Durante el mes de mayo se han realizado no menos de diez desfiles de este tipo.

Los planteles primarios y los Colegios secundarios masculinos y femeninos de esta ciudad prestaron su decidida colaboración en la campaña de seguridad en el tránsito e intervinieron en los desfiles, además de prestar su colaboración en la regulación del tránsito.

Aparte del objetivo fundamental del desfile, los colegiales pusieron una nota de colorido en la ciudad con sus vistosos desfiles, precedidos de sus bandas de guerra, con sus típicos uniformes.

BAJAN LOS ACCIDENTES

El éxito de la campaña ha sido inesperado. Desde la primera semana ya se observó con profunda satisfacción un descenso notable en el índice de accidentes de tránsito. En las semanas posteriores los accidentes se redujeron a cero. Lo que está demostrando que los desgraciados accidentes de tránsito que injusta y unilateralmente se inculpaban a los conductores de vehículos, eran causados por la imprudencia y el desconocimiento de las reglas de tránsito de los peatones. Lo cual es obvio, además, en una ciudad de calles estrechas y congestionadas de vehículos y transeúntes.

La Dirección de Tránsito, con la colaboración del Comité de Seguridad en el Tránsito y especialmente de los organismos de choferes, continuará en su campaña hasta lograr la solución de los principales problemas de tránsito.

LOS PRINCIPALES PROBLEMAS

Y como tareas fundamentales para el Comité, nos

permitimos sugerir las siguientes:

—Intensa propaganda para interesar al Municipio y a la iniciativa privada en la construcción de parqueaderos de vehículos al estilo de otras ciudades, pues está a la vista que una de las causas permanentes de los accidentes de tránsito es la congestión de vehículos en las calles céntricas de la ciudad.

—Campaña para la apertura de vías de descongestionamiento del tránsito, especialmente en el centro de la ciudad y la llamada "garganta de San Blas" ya sea mediante vías de circulación, o vías a nivel, como se tiene proyectado, por ejemplo, entre San Agustín y la calle Oriente, construcción de túneles, etc.

—Continuación de la campaña de divulgación de las leyes de tránsito entre los peatones, especialmente entre la población flotante de los campos y en las escuelas y colegios.

—Creación de una escuela de capacitación para los controladores de los transportes de pasajeros, a cargo de los sindicatos y supervisados por autoridades.

—Campaña para la expedición de una justa ley de tránsito nacional que, al mismo tiempo que vele por los intereses de los peatones, ponga a salvo también los intereses de los conductores de vehículos, de tal suerte que el peso de la ley, como se pretende, no se descargue solamente sobre los choferes.

He aquí algunos de los objetivos a largo plazo del Comité de Seguridad en el Tránsito, organizado con tan buen suceso en esta ciudad, y que ha merecido el apoyo y aplauso de la ciudadanía y la decidida cooperación de las organizaciones de choferes.

AMBULANTE



Alumnas de los Colegios de esta ciudad en el Desfile de la Campaña de Seguridad en el Tránsito. Pertenecen al "24 de Mayo".

QUE NO SE CONVIERTA EN DICTADURA

COMISION DEL TRANSITO DEL GUAYAS

En días pasados asistió a una reunión de la COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS el Secretario General de la Federación Nacional de Choferes, c. Leonidas Córdova y el Secretario de Prensa y Propaganda, c. Félix Cueva. En esa sesión los choferes de Los Ríos formularon varias quejas y denuncias al Directorio. El Director Ejecutivo de la Comisión escuchó atentamente estas denuncias, pero pidió muchos trámites, muchos documentos. Y con cierta displiencia, prometió considerar y contestar oportunamente el pliego de sugerencias que le presentara la Federación Nacional de Choferes.

No se puede desconocer que la Comisión de Tránsito del Guayas es un organismo indispensable y responsable y que se ha preocupado de regular el tránsito en la ciudad y en la provincia. Pero infortunadamente, trata de convertirse en una dictadura que desoye los planteamientos de los profesionales del volante, da muy poca importancia a sus quejas y, en cierto sentido, se conduce como si hubiera sido creado para aplicar la ley inexorablemente, sin estudiar los aspectos humanos y otros factores atenuantes.

QUEJAS DE LOS CHOFERES

Los choferes del Guayas también desde hace algún tiempo han venido protestando por la severidad de las sanciones, especialmente por la suspensión ilegal en el ejercicio de la profesión, antes de que la sentencia sea ejecutoriada; por la aplicación de multas continuas elevadas para redondear el presupuesto de la Comisión; contra la Comisión de Sanciones; cobro de TRES SUCRES DIARIOS por concepto de revisión de órganos de seguridad de los vehículos que entran a Guayaquil; cobro de QUINCE SUCRES por concepto de renovación de licencias; cobro indebido de un impuesto para la Federación Deportiva del Guayas que se aplica indiscriminadamente a todo vehículo.

Los profesionales del volante, además, hacen hincapié en que no se los atiende a la brevedad posible en todos los trámites de sanciones, por cuanto los Comisarios apenas si atienden dos o tres horas al día; y por cuanto, además, son víctimas de exacciones, en esas dependencias.

RESPALDO DE LA FEDERACION

En la reunión con la Comisión de Tránsito del Guayas, los delegados de la FCHE abogaron por la solución de todos los reclamos formulados por los choferes del Guayas y Los Ríos que deben merecer mayor consideración de parte de las autoridades de Tránsito y enfatizaron que el organismo máximo de los choferes respalda íntegramente las denuncias y reclamos, que sean justos, de sus afiliados.

SE ESTUDIARA Y SE RESOLVERA

El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito pidió a los compañeros choferes de Los

Ríos que comprobaran con abundancia de documentos sus denuncias, lo cual en muchos casos resulta casi imposible. Ofreció solucionar algunos de los reclamos de segundo orden. Pero en lo medular se mostró inflexible, recalando que se estaba simplemente aplicando la ley. Y en cuanto al memorial presentado por la FCHE, dijo que lo haría estudiar con el Departamento Jurídico y contestaría la pertinente, contestación que hasta el momento no hemos recibido. En general, la Comisión de Tránsito del Guayas da la impresión de que se trata de una Sucursal del Olimpo, a donde apenas pueden llegar los pobres mortales, no digamos los profesionales del Volante.

Pero la Federación espera que todos estos planteamientos formulados a la Comisión serán estudiados y resueltos favorablemente, y ratifica a los compañeros del Guayas y Los Ríos su decisión de respaldarlos y velar por sus intereses, con estricto sentido de clase y unidad sindical.

Memorándum que la Federación de Choferes del Ecuador y sus filiales presentan a la Comisión de Tránsito del Guayas

- 10.-Ilegal suspensión de los choferes profesionales en el ejercicio de su profesión, por el solo hecho de ser sindicados en los accidentes sin previa sentencia ejecutoriada.
- 20.-Irregularidad del Presupuesto de la Comisión de Tránsito al aprobar las Partidas de los Capítulos 20. y 30. por conceptos de multas y revisión trimestral de los vehículos.
- 30.-Supresión por considerarla contra toda ley y atentatoria a los derechos del chofer profesional, la Comisión de Sanciones.
- 40.-Supresión del cobro de S/. 3.00 diarios, por concepto de revisión de órganos de seguridad de los vehículos que entran a la ciudad de Guayaquil.
- 50.-Supresión definitiva del cobro de S/. 15.00 por concepto de renovación de licencias, por considerar la repetición de un pago indebido, establecido como impuesto.
- 60.-Encuadrar dentro del procedimiento legal las sanciones establecidas para las contravenciones en el Código Penal vigente.

La FCHE mantiene relaciones con todas las organizaciones sindicales del mundo

Entre las Secretarías que componen el Comité Ejecutivo Nacional, existe la de Relaciones Exteriores, que mantiene vinculación con entidades afines o similares y con otras que agrupan a los trabajadores de diferente y distinta rama de labor manual.

En cumplimiento de esta misión, la Secretaría de RR. EE. del CEN ha renovado las relaciones anteriormente establecidas con las Federaciones Nacionales de Choferes de las naciones bolivarianas; que mantienen idéntico sistema organizativo y confrontan problemas clasistas y sociales de igual solución y de carácter similar en el fondo y forma.

Siguiendo con el propósito de vincular nuestra Matriz Nacional con otras Federaciones del Volante, se han estrechado relaciones con las matrices de países situados al Sur del Continente Americano. Entre ellas podemos citar las Federaciones Nacionales del Volante de Argentina, Chile, Uruguay. Con la circunstancia especial de que en el último país mencionado estuvo presente un delegado del Ecuador al IV Congreso Latinoamericano de Choferes. Además, siempre mantuvo estrecha vinculación con la Confederación Americana de Choferes, de la cual es filial la Federación de Choferes del Ecuador; estando por recibirse las resoluciones del V Congreso, efectuado en Lima, para darlas curso y aplicación de acuerdo a nuestras especiales condiciones profesio-

nales.

Estas relaciones no se han circunscrito solamente a las organizaciones de Choferes. Se han extendido y sostenido con otra clase de centrales de Trabajadores, como las existentes en Norteamérica, Cuba, México, etc. Entendiendo que los problemas de los trabajadores americanos es problema de cuantos estamos ubicados en el rol del laborador manual.

Disponiendo los Estatutos de la FCHE ser filiales de la Federación Sindical Mundial (FSM) se han intensificado las relaciones y correspondencia con esta Matriz Mundial de los Trabajadores, y se han dado curso y cumplido recomendaciones y disposiciones para ayudar a la solución de los variados problemas surgidos y presentados por los trabajadores del Orbe.

En el aspecto netamente profesional, la Federación de Choferes del Ecuador ha estado presente en las Conferencias llevadas a cabo por la FSM en la rama del Transporte Mundial. A estas conferencias ha asistido delegación expresa de la FCHE, por tratarse de problemas estrechamente relacionados con nuestro ejercicio profesional.

Seguros estamos de que los Trabajadores del Transporte del mundo entero harán causa común para elevar el standard de vida del trabajador del volante del país y del resto del mundo; así como para mejorar las especiales condiciones en que se desarrolla la actividad del trans-

porte, procurando siempre adaptar estas resoluciones al medio ambiente de cada país concurrente a la mencionada Conferencia Internacional del Transporte.

Propósito es continuar con esta labor de acercamiento clasista y social entre las instituciones conformadas por elementos del volante, no sólo de nuestro Continente sino de aquellos países en que ocupa lugar preponderante la rama de la conducción de vehículos motorizados. Invitamos a nuestras afines y similares de América y del mundo a mantener esta vinculación provechosa para la solución de nuestros comunes y específicos problemas. Por nuestra parte, pondremos empeño y cuidado en sostener estrechamente estas relaciones, seguros de encontrar en la unidad de acción la fuerza insostenible para alcanzar nuestras aspiraciones de superación y mejoramiento profesional, tanto individual como colectivo de la Clase Profesional del Volante.

Consecuente con este espíritu de vinculación con todas las organizaciones internacionales del ramo, el c. Luis Salas Mancheno en representación de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador, asistió a la III Conferencia Mundial de Transportes, Puertos y Pesca que se realizó en la ciudad de Budapest, del 9 al 13 de mayo de este año. En el próximo número ofreceremos una crónica completa sobre la forma cómo se desarrolló este Congreso y sus principales resoluciones.

ES NECESARIO . . .

(Viene de la 7a. Pág.-)

trado enormes vacíos. La Federación de Choferes tiene elaborado su proyecto que lo presentará en el momento oportuno. Si bien hay que recordar que disponemos de un Reglamento de Tránsito que, aun cuando data de 1941, tiene muchos aspectos positivos y que se lo podría actualizar, reformándolo sustancialmente.

Y con una fotografía de conjunto, cuando ya el grupo de choferes ha engrosado, termina la interesante entrevista con el Secretario General de la FCHE.

Sucedió en el País

—Es la verdad que en el país se está operando una transformación que, a la postre será evidentemente beneficiosa para la mayoría de ecuatorianos. El Presidente de la República lo ha dicho con claridad: necesitamos una transformación social, los viejos y caducos sistema de injusticia, de desigualdad, de violencia y segregación económica, tienen que dar paso a nuevas concepciones que permitan llevar adelante nuestro progreso y aliviar la situación de las masas ecuatorianas. Y creo yo que todo el pueblo, sin distinción, aplaude este planteamiento, aún cuando discrepe en los métodos de aplicación.

—Naturalmente esta declaración, así como ha sido recibida con júbilo por el pueblo, ha ahondado la inconformidad de las clases pudientes, especialmente de los terratenientes conservadores y social-cristianos que, bajo el membrete de Frente de Defensa Nacional, están intranquilizando al país, impidiendo una labor constructiva del gobierno, azuzando la superada lucha religiosa y tratando de dictar la política internacional al Presidente de la República. Con el mito del "comunismo" quieren restablecer la inquisición en el país, impedir la libertad de expresión, la libertad de reunión, cerrar las fronteras a todos los visitantes que no son calificados por ellos. Y, con el grito de "moriremos matando" ya han empezado a lanzar golpes de mano. Lo cual es muy peligroso y ha obligado al gobierno a declarar una vez más su posición respecto de estos sectarios.

—Un buen día, a mediados de mayo, apareció en esta ciudad una publicación sensacionalista, dirigida por un grupo de estudiantes de periodismo, y en ella una sensacional declaración del ex presidente Ponce Enríquez. La entrevista causó naturalmente revuelo. Toda la prensa del país la acogió y la transcribió. Y se destacaron ciertos aspectos de esa declaración que naturalmente atacaba a fondo al gobierno y terminaba por hacerse el harakiri el declarante al juzgar que el aplazamiento de la XI

Conferencia era una grave mengua para el prestigio del país. No interesa mayormente los conceptos emitidos por el doctor Ponce, pero lo que la prensa ha silenciado es que entre líneas aparece ya el expresidente como autocandidatizándose para 1964 en nombre de un grupo centro-derechista.

—Mientras tanto, la XI Conferencia Interamericana ha quedado aplazada indefinidamente. Es decir que no hay perspectivas de una pronta realización. Tanto más que ahora va a realizarse una reunión continental económica en Montevideo, para discutir la "Alianza para el Progreso", propuesta por los Estados Unidos. Para nadie era desconocido que la Conferencia no se realizaría. No se podía decirlo públicamente por obvias razones. Pero, como es del dominio público, en los últimos tiempos, se había desvanecido el clima beligerante de oposición

a la XI Conferencia. Los partidos de izquierda que ideológicamente se oponen a todas estas conferencias, ahora habían adoptado una actitud neutral. Hasta mostrar que estas Conferencias no servían, y que nuestro problema limítrofe sería escamoteado. En eso vino la invasión a Cuba. Y todas las últimas esperanzas se fueron al cuerno. No hubo, pues Conferencia. Pero, ahora —que ya se puede hablar— urge que se abra una investigación para aclarar la dudosa conducta de ciertos funcionarios de la Cancillería que subestimaron los intereses de nuestro país a los intereses continentales como se expresan en lenguaje diplomático. Y, por otro lado, es urgente que se fiscalice la Secretaría de la XI Conferencia, pues el pueblo necesita saber qué se hizo, cómo se administró el fondo de 150 ó 200 millones...

A todos los organismos filiales de la FCHE

EL VOLANTE ECUATORIANO reaparece después de largo tiempo de silencio. Y aspira a convertirse en el portavoz de todos los problemas que afectan a la clase del volante a lo largo y ancho del país. Sin discriminación ideológica o política, y solamente al servicio de los intereses clasistas, EL VOLANTE ECUATORIANO será el lazo de unión y comprensión de todos los organismos filiales de la FCHE y de todos los trabajadores del volante del país. Ponemos a disposición sus páginas para que viertan sus inquietudes, enuncien los graves problemas del transporte, dando soluciones acertadas.

Los choferes ecuatorianos formamos la agrupación más poderosa y decidida del país. Por lo mismo, nuestros problemas son muy complejos y difíciles. En esta revista vamos a plantear todos estos problemas, a hacer conocer todo el movimiento de la industria del transporte ecuatoriano.

Con este propósito nos dirigimos a todas las organizaciones filiales, solicitándoles material informativo, artículos, fotos. Infortunadamente muy pocas organizaciones han respondido a este llamamiento. Esperamos sus colaboraciones para el próximo número que verá la luz el 24 de julio con amplia información sobre la celebración del Día del Chofer en todo el país.

EL EDITOR

PANORAMA INTERNACIONAL

—Las tormentosas nubes que se cernían sobre el mundo aterrorizado por las declaraciones tonantes de los jefes de las grandes potencias, por la insistente ofensiva de todas las fuerzas enemigas de la paz y por las maniobras de los fabricantes de armamentos e implementos de economía de guerra, parece que se han disipado. Y la humanidad vuelve a respirar un aire tonificante y puro. Es decir se libera de la pesadilla siniestra de la guerra. Por más que por las colinas de Laos, del Vietnam del Sur, en Sud Africa, en el Congo suenen insistente-mente los disparos. Pero aún en estas regiones se va aclarando el horizonte. He aquí los factores que han contribuido a la distensión de la tirantez internacional: el fracaso de la invasión a Cuba, el aplastamiento de los colonos insurrectos de Argel, la conferencia de paz sobre Laos y la reunión ultrasecreta de Kennedy y Kruschov a orillas del Danubio Azul.

—Con motivo de la invasión a Cuba, se ha puesto en el tapete de la discusión continental el principio de no intervención, que es uno de los principios sustanciales de la Carta de la OEA. Esta discusión se suscitó a propósito de la declaraciones del Presidente de los Estados Unidos, luego del fracaso de la invasión, de que había que tomarse una medida de hecho contra Cuba, para impedir que se convierta en un Estado comunista, lo cual entrañaría un gravísimo peligro para la seguridad continental. Y que en tal virtud Estados Unidos no estaba dispuesto a observar al pie de la letra el principio de no intervención, y que actuaría contra Cuba, aún si algunos países latinoamericanos siguieran aferrados al principio de no intervención. Sigue la discusión en escala continental y aún mundial. Y se observa que son precisamente las fuerzas conservadoras, los grupos reaccionarios lo que siguen su ofensiva en favor de la intervención en Cuba. Los países que más gallardamente defienden este principio son México, Brasil y el Ecuador.

—En este aspecto hay que resaltar la última declaración del doctor Velasco Ibarra, dando respuesta de soslayo a la impertinencia con que ciertos grupos de derecha vienen reclamando una "definición" sobre política internacional, con el sobado argumento de que el comunismo está a las puertas. El doctor Velasco entre otras cuestiones, afirma que el principio de no intervención tiene que ser respetado a toda costa, pero que no puede reputarse como intervención si es que un gobierno pide el apoyo y la ingerencia de otro país, de manera voluntaria, en sus asuntos. Naturalmente esto ha despertado el avispero que ya se insinúa en el país y que proviene de la tácita alianza de los grupos de derecha, de los terratenientes y de los capitalistas contra la política internacional y nacional del doctor Velasco Ibarra,

—En Ginebra está reunida la Conferencia para resolver el problema de Laos. 14 países asisten a esa Conferencia una vez que se lograron vencer los insuperables obstáculos internacionales. La Unión Soviética y Gran Bretaña fueron quienes allanaron el camino. Pero las conferencias se han prolongado bizantinamente en propuestas y contrapropuestas, como una derivación de la posición intransigente de las grandes potencias. Y el pequeño país de Laos, un conglomerado tribal hasta hace pocos años, por su simple, situación estratégica, se ha convertido en la manzana de discordia internacional. En otro caso y en otra época, nadie se habría preocupado de las luchas tribales de Laos y de las desaveniencias de sus "príncipes", pues en ese territorio hay tantos príncipes como en España Condés.

—La Conferencia del Presidente Kennedy y del señor Kruschov es el factor determinante de una nueva concepción de la política internacional. Significa además, la derrota irreparable de los grupos belicistas, que impedían todo entendimiento y toda conciliación. Evidentemente, esta conferencia, a pesar de que ha sido solamente un finteo, inmediatamente ha traído sobre el mundo un aura de confianza. Ha disipado los negros nubarrones y desarmado los arrestos de los militaristas en todo el mundo. Pues, para preservar la paz mundial, tiene que acudir a todos los sacrificios. En los próximos días se verán con más claridad los frutos de la entrevista, a orillas del Danubio azul de los máximos dirigentes de los dos sistemas que se disputan el mundo.

—Mientras tanto en América Latina soplan también otros vientos. El "caso cubano" por fin ha dado un brusco sacudimiento a los dormidos estadistas y les ha advertido que ya no se puede seguir encantando al hambre y a la miseria con bellas promesas y canciones de cuna y de amistad y mucho menos desafiándolas o azuzándolas con el desdén. La Alianza para el progreso es producto de esta nueva concepción de la política de los Estados Unidos. Porque es la verdad que a lo largo del Continente se levanta un clamor de inconformidad. Naturalmente no están pidiendo limosnas. Simplemente piden un apoyo honorable, como el que se concedió a otros países. Y de este apoyo depende el futuro político de América Latina. Porque, como bien dicen clarividentes líderes norteamericanos, no son los agentes procomunistas o los agentes de Kruschov o los simpatizantes de la revolución cubana, los que provocan el descontento. Es la miseria, el analfabetismo, la falta de trabajo los fermentos de América y el caldo de cultivo del "comunismo". Pero algunos creen al revés y piensan que con gritos y amenazas van a silenciar esta inconformidad y esta protesta.

Sindicato Provincial de Trabajadores de Manabí



SIXTO A. GUILLEN VELEZ
Secretario General

El 8 de febrero de 1925, se fundó la Sociedad General de Choferes de Manabí, siendo su primer Presidente el c. Jorge Dimas Soberón, ya fallecido. El 5 de Agosto de 1944, se transformó en Sindicato Provincial de Choferes de Manabí, siendo el primer Secretario General, el compañero Guillermo Sacoto Quiroz, residente en esta ciudad.

La institución sostiene una Escuela denominada "10. de Ma-

yo", con 300 alumnos pobres, que reciben gratuitamente todo el material didáctico durante el año así como también la educación. Esta Escuela está catalogada como una de las primeras en Manabí, ya sea por su rendimiento o por el gesto humanitario para con los niños. El 24 de Junio entrará en funcionamiento una potente radiodifusora que lleva el nombre de "La Voz del Volante".

Nómina de la Directiva del Sindicato Provincial de Choferes de Manabí

Secretario General, Sr. Sixto A. Guillén V.; Secretario de Actas, Sr. Adalberto Cedeño P.; Secretario de Organización y Disciplina, Sr. Galo Tapia Mielles; Secretario de Agitación y Propaganda, Sr. Manuel Bucaramán; Secretario de Economía y Finanzas, Sr. Napoleón Moreira S.; Secretario de Beneficencia y Mortuoria, Sr. Luis Monge; Secretario de Defensa, Sr. Joaquín Bravo; Secretario de Deportes y Festejos, Sr. Clodomiro Cedeño C.; Secretario de Inspección, Sr. Humberto Espinoza.

Existencia y Actividad Clasista

(Viene de la 3a. Pág.)

tural, situación económica personal y colectiva de los Choferes Profesionales del país, alcancen superación notoria y de conformidad con las exigencias bien marcadas del tiempo moderno. En este campo ha sido menester y necesario librar batallas decisivas; muchas ocasiones presentadas por la intemperancia de algunas autoridades que fueron incompetentes para estimar el pensamiento del Trabajador del Volante; otras, provocadas por la ambición insaciable de Empresas Extranjeras que sucionan nuestro suelo y no se cansan de atesorar utilidades y beneficios, a costa del sufrimiento y hambre del Pueblo Ecuatoriano; algunas, ocasionadas por abusos de autoridad y arbitrarias disposiciones de Instituciones mal denominadas "Autónomas", que han hecho tabla rasa de toda regulación legal y han creído encontrar en la sanción a los Choferes Profesionales un rico filón de ingresos para sus arcas sin fondo; las más, creadas por ese complejo problema llamado Tránsito.

Siguiendo la norma establecida, y el ejemplo brindado por dirigentes que pasaron por la dirección sindical de los Choferes Profesionales del Ecuador, el CEN actual viene laborando intensamente porque se dicten Leyes, Reglamentos, disposiciones, en fin, Decretos Especiales o análogas resoluciones, a fin de que el Transporte Motorizado Nacional sea considerado como una industria, que requiere de la atención urgente de los Poderes Públicos, de una metódica regulación, de un estudio concienzudo y profundo, de una colaboración y acción mancomunada de todos los que lo ejecutan, para evitar el caos y la anarquía reinante, consecuencia inevitable de la competencia mantenida en este ramo de la economía nacional. Además, busca la manera de colaborar con las Autoridades de Tránsito para modificar arcaicos sistemas de circulación y que esta actividad alcance una superación compatible con las necesidades y condiciones de vida del mismo Pueblo Ecuatoriano.

He aquí algunas de las muchas razones de la existencia y actividad clasista. Entregamos esta sintetizada enumeración de algunas razones, en este órgano publicitario que busca y anhela llegar a la conciencia y al espíritu de los compañeros profesionales, para hacer respetable y respetada esta profesión tan dura y riesgosa en el devenir de los días de su ejecución, en pro del sustento para el vivir familiar y para la convivencia de nuestras instituciones del Volante.

Agradecimiento :

EL VOLANTE ECUATORIANO vuelve a aparecer con una nueva modalidad, que esperamos sea del agrado de sus numerosos lectores y especialmente de los compañeros choferes al que se pertenece y cuyos intereses va a defender valiente y tesoneramente. Esta edición se debe a la valiosa colaboración de muchas voluntades: al Comité Ejecutivo Nacional, a las firmas comerciales que nos han proporcionado gentilmente su propaganda y al periodista H. Pérez Estrella que, con su reconocida competencia y agilidad, le ha dado nueva fisonomía y hondo contenido al VOLANTE ECUATORIANO. Para todos, mi sincero reconocimiento.

FELIX CUEVA

Secretario de Prensa y Propaganda de la FCHE.

10 MILLONES DE SUCRES PRESUPUESTO DE COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS

La Comisión de Tránsito del Guayas viene siendo objeto de encontrados criterios desde hace algún tiempo. Digamos desde su misma fundación. Se le acusa, y con fundamento, de ser muy drástica y severa con los choferes y de amparar, desde luego involuntariamente, muchas anomalías de parte de algunos subalternos. Se abriga la confianza de que todas estas anomalías irán desapareciendo y la Comisión de Tránsito no se convertirá en un organismo dictatorial.

La Comisión dispone de una fuerte asignación presupuestaria, que desgraciadamente se ha inflado en los últimos tiempos con onerosas obligaciones y sanciones a los profesionales del Volante. El capítulo de multas es el que mayores dolores de cabeza ocasiona a los profesionales.

A S/. 9.997.784,15 asciende el presupuesto de la Comisión de Tránsito del Guayas para este año, que se compone de los siguientes rubros de ingreso:

Impuesto a la Renta 8%
adicional para la Comisión. S/. 5.500.000,00

Ingresos varios: renovaciones de licencias, permisos provisionales, condicionales, multas „ 2.000.000,00

Revisión de Vehículos y Organos de Seguridad: trimes-

tral y de entrada a la Provincia	„	1.200.000,00
Placas de 1961 Venta	„	550.000,00
Títulos y Brevets	„	220.000,00
Derechos de Matrículas.—		
Cursos de Escuela de Capaci.	„	40.000,00
Exámenes Médicos.— Por		
brevetación y renovación de		
Licencias.	„	300.000,00
Clases Prácticas: Prácticas de		
manejo.	„	125.000,00
Otros Ingresos: No previstos,		
arriendos, venta de subasta	„	50.000,00
Superavit de 1960.	„	12.784,15

TOTAL S/. 9.997.784,15

EGRESOS:

En cuanto al rubro de egresos, se contemplan los siguientes:

Administración General	S/. 1.335.400,00
Cuerpo de Vigilancia	„ 3.798.000,00
Costo de Servicios	„ 1.873.430,00
Gastos Generales	„ 200.000,00
Impuesto a la Renta	„ 927.612,00
Publicidad y Propaganda	„ 50.000,00
Equipo Motorizado	„ 200.000,00
Edificaciones	„ 350.000,00
Reintegros	„ 200.000,00
Imprevistos Generales	„ 178.021,15

Estos son los principales rubros.

Resoluciones del XII Congreso

(Viene de la pág. 6)

no se ha organizado la Junta Calificadora del Salario, se constituya cuanto antes a fin de que se señale dicho salario.

26o.—Recomendar a los Sindicatos q' estudien la posibilidad de crear Almacenes de Subsistencias y vestuario para choferes y sus familiares y que permitan algún ahorro en estas adquisiciones.

27o.—Que este Congreso prohíba absolutamente a sus filiales el vender brevets a sujetos

que no han cursado la Escuela de Capacitación, ya que son las únicas autorizadas para expedir tales credenciales, siendo por lo mismo nulos los títulos otorgados en otra forma.

28o.—Que todos los Sindicatos designen el 10 por ciento de sus fondos comunes para atender la educación de los hijos de los choferes estimulando especialmente la segunda educación y principalmente tomando a su cargo la formación de los niños, hijos de choferes que hayan fallecido en accidentes de tránsito y q' quedaren en la miseria.

29o.—Recomendar a todas las filiales la reforma de sus Esta-

tutos para introducir el sistema eleccionario de ánfora para la designación del Secretario General y más miembros de los Comités Ejecutivos correspondientes.

Así como recomendar la renovación de los Comités Ejecutivos por mitades y la reelección de los Secretarios Generales hasta por un período a fin de establecer la indispensable alternabilidad en estos cargos.

30o.—Establecer una lucha organizada y una resistencia mancomunada para defender los derechos de los choferes en todos los planos de la vida nacional.

LOS SIETE PRINCIPIOS

DEL COOPERATIVISMO

- 1o.—LIBRE ACCESO Y ADHESION VOLUNTARIA. La Cooperación es la expresión de la democracia y, por consiguiente, la libertad individual es el eje de su funcionamiento social.
- 2o.—CONTROL DEMOCRATICO. Las asociaciones cooperativas se rigen mediante las más limpias y depuradas normas democráticas: libre manifestación de la voluntad de cada persona con igual valor a la de las demás; un hombre, un voto, con absoluta independencia del capital, ya que éste es servidor y nunca amo; y autonomía frente al Estado, con las únicas limitaciones que la moral y la ley imponen para la salvaguardia de la Comunidad.
- 3o.—DISTRIBUCION DE EXCEDENTES EN PROPORCION A LAS OPERACIONES. Este principio —llamado de Howart— es la esencia de la Cooperación, en cuanto es afirmación del sentido del servicio solidario y negación del lucro, señalando las diferencias entre las asociaciones cooperativas y las sociedades civiles y mercantiles. Los excedentes obtenidos, vale decir, la diferencia entre el precio de costo y precio de venta, se distribuyen en proporción a las operaciones efectuadas y no en proporción al capital invertido. A mayor gasto, mayor ahorro.
- 4o.—LIMITACION DEL INTERES AL CAPITAL. Las asociaciones cooperativas para su normal desarrollo y eficiente funcionamiento social, requieren de capital. Empero, en ellas éste no ejerce el dominio absoluto que tiene en las sociedades mercantiles, en las cuales la distribución de beneficios se hace en proporción al mismo sin tener en cuenta a la persona ni al servicio, sino que es un simple servidor a quien se le paga con un interés limitado.
- 5o.—NEUTRALIDAD POLITICA Y RELIGIOSA. Con el objeto de mantener siempre la unidad entre los miembros de las cooperativas se ha establecido este principio. El Cooperador tiene completa libertad de pensar y de opinar en los órdenes político y religioso, pero es conveniente que sus creencias no sean llevadas al seno de la asociación, para evitar que el apasionamiento pueda desviar el objetivo o provocar choques entre personas, quebrando la unión.
- 6o.—VENTA AL CONTADO. El crédito es siempre un factor negativo en el sistema cooperativo. Compromete los medios económicos y frena el desarrollo de la asociación al limitar o paralizar sus actividades. Quien compra al contado compra más barato y puede ahorrar, contribuyendo a la prosperidad y estabilidad económica de la asociación.
- 7o.—FOMENTO DE LA EDUCACION Y OBRAS SOCIALES. Esta es la regla de oro de la Cooperación: educar y servir, con el objeto de elevar el nivel de vida espiritual y material de los miembros de la comunidad.

EL ALCOHOL y EL TRANSITO

El alcohol es el principal enemigo del conductor de vehículos. "Un trago no le hace daño a nadie, ni lo imposibilita para conducir bien", oímos decir muchas veces.

Pero experimentos llevados a cabo recientemente por el Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos de Norteamérica demuestran lo erróneo de ese concepto.

Un grupo de cincuenta personas fueron sometidas a un minucioso examen físico y después de comprobarse que disfrutaban de una salud excelente, les fueron servidas individualmente una onza de Whisky por cada treinta libras de peso de la persona. Por ejemplo un individuo que pesaba 150 libras tomó cinco onzas de Whisky en un intervalo de tiempo de 15 a 30 minutos.

Después de esperar 45 minutos para que el alcohol fuera asimilado por el organismo, se le hicieron nuevos exámenes, los cuales dieron los resultados siguientes:

1o.—Casi todos los componentes del grupo experimental sufrieron pérdida de agudeza visual.

2o.—Un 30% de ellos presentaba una seria disminución en la percepción y cálculo de la distancia de profundidad.

3o.—Más de la mitad de los examinados quedaron incapacitados para juzgar con exactitud las distancias de aproximación y retroceso.

NUEVA DIRECTIVA DEL SINDICATO UNICO DE CHOFERES DE PICHINCHA



Democráticamente depositan sus votos en las urnas respectivas en las elecciones del SUCH para renovar la directiva.

El 2 del corriente se realizaron las elecciones de los nuevos dirigentes del Sindicato Unico de Choferes de Pichincha. De acuerdo con las disposiciones del reglamento, la elección se realizó por el sistema de votación en ánforas, que resulta la manera más democrática y limpia de votar. Durante todo el día los trabajadores del volante concurrieron al local del Sindicato para cumplir con este deber clasista. Antes de las elecciones, durante un período de 15 días, la propaganda electoral fue intensa y variada.

NUEVA DIRECTIVA

Dos listas, encabezadas por los compañeros Alejandro Quijano y Luis Salas Mancheno intervinieron en las elecciones y el triunfo correspondió al c. Quijano y su lista.

El nuevo directorio de este año está constituido por los siguientes compañeros: Secretario General, c. Alejandro Quijano Cuesta; Aníbal Pinto, Secretario de Actas; Samuel Muela, Secretario del Tesoro; Raúl Morales G., Secretario de Vialidad; Luis Aguirre, Secretario de Organización; Luis González N., Secretario de Organización; Juan Campana, Secretario de Deportes; Ambrosio Cevallos, Secretario de Sindicalismo y Relaciones; Manuel Rivera, Secretario de Orientación Profesional; Ernesto Briones, Secretario de Bibliotecas y Propaganda; César Pérez, Secretario de Beneficencia y Mortuoria.

EL ANTERIOR COMITE EJECUTIVO

El Directorio anterior estuvo integrado por los siguientes compañeros: Alfonso Duque, Secretario General; José María Alcázar, Medardo Briones, Manuel T. Maldonado, Temístocles Puente, Carlos Delga-

do, Carlos Vivar, José Moreta, Julio César Naranjo, Manuel Segovia y Jorge Ponce.

ORGANIZACION EN MARCHA

El Sindicato Unico de Choferes es una poderosa organización sindical que en el próximo año celebrará sus Bodas de Oro de existencia. En dura e incansable lucha, buscando siempre la unidad de los profesionales y el mejoramiento de todos los afiliados, ha logrado notables conquistas sociales que son ejemplo y acicate para otras organizaciones. Cuenta con un edificio propio, airoso y moderno, que cuesta más de tres millones de sucres en los que funcionan numerosos servicios sociales: Consultorio Médico, Gabinete Dental. Servicio de Peluquería, Salones de Juegos y Distracciones. Los asociados gozan también de los subsidios de invalidez y enfermedad. Y recientemente se organizó la Cooperativa de la Vivienda integrada por 300 choferes que han aportado la suma inicial de 500 sucres y cuotas mensuales de cien sucres. Cuentan, además, con el apoyo de 500.000 sucres del gobierno nacional.

LLAMAMIENTO A LA UNIDAD

El nuevo Secretario General c. Quijano Cuesta ha formulado un cordial llamamiento a la unidad de clase para llevar adelante todas las conquistas que faltan por alcanzar a los choferes y fortalecer las ya existentes. Sin discriminación ideológica, sin grupos ni círculos, la nueva directiva se propone servir solamente a sus compañeros, para corresponder al honor de haber sido elegidos, pues la función de dirigentes es de sacrificio, abnegación, desinterés y acrisolada honradez. Así ha puntualizado el nuevo Secretario General que, con entusiasmo inicia su labor administrativa.



Con gran entusiasmo los trabajadores del Volante hacen propaganda de sus candidatos el día de las elecciones, frente al local del SUCH.

CAMPAÑA DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO

Durante todo el mes de mayo se llevó a cabo, en esta ciudad, con extraordinario éxito, la campaña de seguridad en el tránsito. Fue una de las iniciativas del Comité Central que está integrado por representantes de los Ministerios de Gobierno y Educación, Dirección de Tránsito, del Municipio, de la Federación y Sindicato Único de Choferes de Pichincha, de la Unión Nacional de Periodistas, ANETA, de la Asociación de Radiodifusoras y de otros importantes organismos. Este Comité se propone solucionar los principales problemas del tránsito que en los últimos tiempos estaba causando muchas víctimas. La campaña de seguridad ha demostrado que un elevado porcentaje de las víctimas se debía a la imprudencia de los peatones en su desplazamiento por las calles.

El Comité Central de Seguridad en el Tránsito está adelantando una persistente y entusiasta campaña de educación de los peatones e inculcación de mayor responsabilidad en los conductores de vehículos a través de la prensa y de la radio. Pero la parte más espectacular de la campaña, y seguramente la que mayores resultados ha dado, son los desfiles organizados por las principales calles de la ciudad, para demostrar objetivamente cómo los peatones deben circular por las calles, cómo deben cruzar las calzadas y los carteles con leyendas y simbolismos que aluden a las terribles consecuencias de los accidentes de tránsito. Durante el mes de mayo se han realizado no menos de diez desfiles de este tipo.

Los planteles primarios y los Colegios secundarios masculinos y femeninos de esta ciudad prestaron su decidida colaboración en la campaña de seguridad en el tránsito e intervinieron en los desfiles, además de prestar su colaboración en la regulación del tránsito.

Aparte del objetivo fundamental del desfile, los colegiales pusieron una nota de colorido en la ciudad con sus vistosos desfiles, precedidos de sus bandas de guerra, con sus típicos uniformes.

BAJAN LOS ACCIDENTES

El éxito de la campaña ha sido inesperado. Desde la primera semana ya se observó con profunda satisfacción un descenso notable en el índice de accidentes de tránsito. En las semanas posteriores los accidentes se redujeron a cero. Lo que está demostrando que los desgraciados accidentes de tránsito que injusta y unilateralmente se inculpaban a los conductores de vehículos, eran causados por la imprudencia y el desconocimiento de las reglas de tránsito de los peatones. Lo cual es obvio, además, en una ciudad de calles estrechas y congestionadas de vehículos y transeúntes.

La Dirección de Tránsito, con la colaboración del Comité de Seguridad en el Tránsito y especialmente de los organismos de choferes, continuará en su campaña hasta lograr la solución de los principales problemas de tránsito.

LOS PRINCIPALES PROBLEMAS

Y como tareas fundamentales para el Comité, nos

permitimos sugerir las siguientes:

—Intensa propaganda para interesar al Municipio y a la iniciativa privada en la construcción de parqueaderos de vehículos al estilo de otras ciudades, pues está a la vista que una de las causas permanentes de los accidentes de tránsito es la congestión de vehículos en las calles céntricas de la ciudad.

—Campaña para la apertura de vías de descongestionamiento del tránsito, especialmente en el centro de la ciudad y la llamada "garganta de San Blas" ya sea mediante vías de circulación, o vías a nivel, como se tiene proyectado, por ejemplo, entre San Agustín y la calle Oriente, construcción de túneles, etc.

—Continuación de la campaña de divulgación de las leyes de tránsito entre los peatones, especialmente entre la población flotante de los campos y en las escuelas y colegios.

—Creación de una escuela de capacitación para los controladores de los transportes de pasajeros, a cargo de los sindicatos y supervisados por autoridades.

—Campaña para la expedición de una justa ley de tránsito nacional que, al mismo tiempo que vele por los intereses de los peatones, ponga a salvo también los intereses de los conductores de vehículos, de tal suerte que el peso de la ley, como se pretende, no se descargue solamente sobre los choferes.

He aquí algunos de los objetivos a largo plazo del Comité de Seguridad en el Tránsito, organizado con tan buen suceso en esta ciudad, y que ha merecido el apoyo y aplauso de la ciudadanía y la decidida cooperación de las organizaciones de choferes.

AMBULANTE



Alumnas de los Colegios de esta ciudad en el Desfile de la Campaña de Seguridad en el Tránsito. Pertenecen al "24 de Mayo".

QUE NO SE CONVIERTA EN DICTADURA

COMISION DEL TRANSITO DEL GUAYAS

En días pasados asistió a una reunión de la COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS el Secretario General de la Federación Nacional de Choferes, c. Leonidas Córdova y el Secretario de Prensa y Propaganda, c. Félix Cueva. En esa sesión los choferes de Los Ríos formularon varias quejas y denuncias al Directorio. El Director Ejecutivo de la Comisión escuchó atentamente estas denuncias, pero pidió muchos trámites, muchos documentos. Y con cierta displicencia, prometió considerar y contestar oportunamente el pliego de sugerencias que le presentara la Federación Nacional de Choferes.

No se puede desconocer que la Comisión de Tránsito del Guayas es un organismo indispensable y responsable y que se ha preocupado de regular el tránsito en la ciudad y en la provincia. Pero infortunadamente, trata de convertirse en una dictadura que desoye los planteamientos de los profesionales del volante, da muy poca importancia a sus quejas y, en cierto sentido, se conduce como si hubiera sido creado para aplicar la ley inexorablemente, sin estudiar los aspectos humanos y otros factores atenuantes.

QUEJAS DE LOS CHOFERES

Los choferes del Guayas también desde hace algún tiempo han venido protestando por la severidad de las sanciones, especialmente por la suspensión ilegal en el ejercicio de la profesión, antes de que la sentencia sea ejecutoriada; por la aplicación de multas continuas y elevadas para redondear el presupuesto de la Comisión; contra la Comisión de Sanciones; cobro de TRES SUCRES DIARIOS por concepto de revisión de órganos de seguridad de los vehículos que entran a Guayaquil; cobro de QUINCE SUCRES por concepto de renovación de licencias; cobro indebido de un impuesto para la Federación Deportiva del Guayas que se aplica indiscriminadamente a todo vehículo.

Los profesionales del volante, además, hacen hincapié en que no se los atiende a la brevedad posible en todos los trámites de sanciones, por cuanto los Comisarios apenas si atienden dos o tres horas al día; y por cuanto, además, son víctimas de exacciones, en esas dependencias.

RESPALDO DE LA FEDERACION

En la reunión con la Comisión de Tránsito del Guayas, los delegados de la FCHE abogaron por la solución de todos los reclamos formulados por los choferes del Guayas y Los Ríos que deben merecer mayor consideración de parte de las autoridades de Tránsito y enfatizaron que el organismo máximo de los choferes respalda íntegramente las denuncias y reclamos, que sean justos, de sus afiliados.

SE ESTUDIARA Y SE RESOLVERA

El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito pidió a los compañeros choferes de Los

Ríos que comprobaran con abundancia de documentos sus denuncias, lo cual en muchos casos resulta casi imposible. Ofreció solucionar algunos de los reclamos de segundo orden. Pero en lo medular se mostró inflexible, recalcando que se estaba simplemente aplicando la ley. Y en cuanto al memorial presentado por la FCHE, dijo que lo haría estudiar con el Departamento Jurídico y contestaría la pertinente, contestación que hasta el momento no hemos recibido. En general, la Comisión de Tránsito del Guayas da la impresión de que se trata de una Sucursal del Olimpo, a donde apenas pueden llegar los pobres mortales, no digamos los profesionales del Volante.

Pero la Federación espera que todos estos planteamientos formulados a la Comisión serán estudiados y resueltos favorablemente, y ratifica a los compañeros del Guayas y Los Ríos su decisión de respaldarlos y velar por sus intereses, con estricto sentido de clase y unidad sindical.

Memorándum que la Federación de Choferes del Ecuador y sus filiales presentan a la Comisión de Tránsito del Guayas

- 10.-Ilegal suspensión de los choferes profesionales en el ejercicio de su profesión, por el solo hecho de ser sindicados en los accidentes sin previa sentencia ejecutoriada.
- 20.-Irregularidad del Presupuesto de la Comisión de Tránsito al aprobar las Partidas de los Capítulos 20. y 30. por conceptos de multas y revisión trimestral de los vehículos.
- 30.-Supresión por considerarla contra toda ley y atentatoria a los derechos del chofer profesional, la Comisión de Sanciones.
- 40.-Supresión del cobro de S/. 3.00 diarios, por concepto de revisión de órganos de seguridad de los vehículos que entran a la ciudad de Guayaquil.
- 50.-Supresión definitiva del cobro de S/. 15.00 por concepto de renovación de licencias, por considerar la repetición de un pago indebido, establecido como impuesto.
- 60.-Encuadrar dentro del procedimiento legal las sanciones establecidas para las contravenciones en el Código Penal vigente.

La FCHE mantiene relaciones con todas las organizaciones sindicales del mundo

Entre las Secretarías que componen el Comité Ejecutivo Nacional, existe la de Relaciones Exteriores, que mantiene vinculación con entidades afines o similares y con otras que agrupan a los trabajadores de diferente y distinta rama de labor manual.

En cumplimiento de esta misión, la Secretaría de RR. EE. del CEN ha renovado las relaciones anteriormente establecidas con las Federaciones Nacionales de Choferes de las naciones bolivarianas; que mantienen idéntico sistema organizativo y confrontan problemas clasistas y sociales de igual solución y de carácter similar en el fondo y forma.

Siguiendo con el propósito de vincular nuestra Matriz Nacional con otras Federaciones del Volante, se han estrechado relaciones con las matrices de países situados al Sur del Continente Americano. Entre ellas podemos citar las Federaciones Nacionales del Volante de Argentina, Chile, Uruguay. Con la circunstancia especial de que en el último país mencionado estuvo presente un delegado del Ecuador al IV Congreso Latinoamericano de Choferes. Además, siempre mantuvo estrecha vinculación con la Confederación Americana de Choferes, de la cual es filial la Federación de Choferes del Ecuador; estando por recibirse las resoluciones del V Congreso, efectuado en Lima, para darlas curso y aplicación de acuerdo a nuestras especiales condiciones profesio-

nales.

Estas relaciones no se han circunscrito solamente a las organizaciones de Choferes. Se han extendido y sostenido con otra clase de centrales de Trabajadores, como las existentes en Norteamérica, Cuba, México, etc. Entendiendo que los problemas de los trabajadores americanos es problema de cuantos estamos ubicados en el rol del laborador manual.

Disponiendo los Estatutos de la FCHE ser filiales de la Federación Sindical Mundial (FSM) se han intensificado las relaciones y correspondencia con esta Matriz Mundial de los Trabajadores, y se han dado curso y cumplido recomendaciones y disposiciones para ayudar a la solución de los variados problemas surgidos y presentados por los trabajadores del Orbe.

En el aspecto netamente profesional, la Federación de Choferes del Ecuador ha estado presente en las Conferencias llevadas a cabo por la FSM en la rama del Transporte Mundial. A estas conferencias ha asistido delegación expresa de la FCHE, por tratarse de problemas estrechamente relacionados con nuestro ejercicio profesional.

Seguros estamos de que los Trabajadores del Transporte del mundo entero harán causa común para elevar el standard de vida del trabajador del volante del país y del resto del mundo; así como para mejorar las especiales condiciones en que se desarrolla la actividad del trans-

porte, procurando siempre adaptar estas resoluciones al medio ambiente de cada país concurrente a la mencionada Conferencia Internacional del Transporte.

Propósito es continuar con esta labor de acercamiento clasista y social entre las instituciones conformadas por elementos del volante, no sólo de nuestro Continente sino de aquellos países en que ocupa lugar preponderante la rama de la conducción de vehículos motorizados. Invitamos a nuestras afines y similares de América y del mundo a mantener esta vinculación provechosa para la solución de nuestros comunes y específicos problemas. Por nuestra parte, pondremos empeño y cuidado en sostener estrechamente estas relaciones, seguros de encontrar en la unidad de acción la fuerza insostenible para alcanzar nuestras aspiraciones de superación y mejoramiento profesional, tanto individual como colectivo de la Clase Profesional del Volante.

Consecuente con este espíritu de vinculación con todas las organizaciones internacionales del ramo, el c. Luis Salas Mancheno en representación de la Federación Nacional de Choferes del Ecuador, asistió a la III Conferencia Mundial de Transportes, Puertos y Pesca que se realizó en la ciudad de Budapest, del 9 al 13 de mayo de este año. En el próximo número ofreceremos una crónica completa sobre la forma cómo se desarrolló este Congreso y sus principales resoluciones.

ES NECESARIO . . .

(Viene de la 7a. Pág.-)

trado enormes vacíos. La Federación de Choferes tiene elaborado su proyecto que lo presentará en el momento oportuno. Si bien hay que recordar que disponemos de un Reglamento de Tránsito que, aun cuando data de 1941, tiene muchos aspectos positivos y que se lo podría actualizar, reformándolo sustancialmente.

Y con una fotografía de conjunto, cuando ya el grupo de choferes ha engrosado, termina la interesante entrevista con el Secretario General de la FCHE.

Sucedió en el País

—Es la verdad que en el país se está operando una transformación que, a la postre será evidentemente beneficiosa para la mayoría de ecuatorianos. El Presidente de la República lo ha dicho con claridad: necesitamos una transformación social, los viejos y caducos sistema de injusticia, de desigualdad, de violencia y segregación económica, tienen que dar paso a nuevas concepciones que permitan llevar adelante nuestro progreso y aliviar la situación de las masas ecuatorianas. Y creo yo que todo el pueblo, sin distinción, aplaude este planteamiento, aún cuando discrepe en los métodos de aplicación.

—Naturalmente esta declaración, así como ha sido recibida con júbilo por el pueblo, ha ahondado la inconformidad de las clases pudientes, especialmente de los terratenientes conservadores y social-cristianos que, bajo el membrete de Frente de Defensa Nacional, están intranquilizando al país, impidiendo una labor constructiva del gobierno, azuzando la superada lucha religiosa y tratando de dictar la política internacional al Presidente de la República. Con el mito del "comunismo" quieren restablecer la inquisición en el país, impedir la libertad de expresión, la libertad de reunión, cerrar las fronteras a todos los visitantes que no son calificados por ellos. Y, con el grito de "moriremos matando" ya han empezado a lanzar golpes de mano. Lo cual es muy peligroso y ha obligado al gobierno a declarar una vez más su posición respecto de estos sectarios.

—Un buen día, a mediados de mayo, apareció en esta ciudad una publicación sensacionalista, dirigida por un grupo de estudiantes de periodismo, y en ella una sensacional declaración del ex presidente Ponce Enríquez. La entrevista causó naturalmente revuelo. Toda la prensa del país la acogió y la transcribió. Y se destacaron ciertos aspectos de esa declaración que naturalmente atacaba a fondo al gobierno y terminaba por hacerse el harakiri el declarante al juzgar que el aplazamiento de la XI

Conferencia era una grave mengua para el prestigio del país. No interesa mayormente los conceptos emitidos por el doctor Ponce, pero lo que la prensa ha silenciado es que entre líneas aparece ya el expresidente como autocandidatizándose para 1964 en nombre de un grupo centro-derechista.

—Mientras tanto, la XI Conferencia Interamericana ha quedado aplazada indefinidamente. Es decir que no hay perspectivas de una pronta realización. Tanto más que ahora va a realizarse una reunión continental económica en Montevideo, para discutir la "Alianza para el Progreso", propuesta por los Estados Unidos. Para nadie era desconocido que la Conferencia no se realizaría. No se podía decirlo públicamente por obvias razones. Pero, como es del dominio público, en los últimos tiempos, se había desvanecido el clima beligerante de oposición

a la XI Conferencia. Los partidos de izquierda que ideológicamente se oponen a todas estas conferencias, ahora habían adoptado una actitud neutral. Hasta mostrar que estas Conferencias no servían, y que nuestro problema limítrofe sería escamoteado. En eso vino la invasión a Cuba. Y todas las últimas esperanzas se fueron al cuerno. No hubo, pues Conferencia. Pero, ahora —que ya se puede hablar— urge que se abra una investigación para aclarar la dudosa conducta de ciertos funcionarios de la Cancillería que subestimaron los intereses de nuestro país a los intereses continentales como se expresan en lenguaje diplomático. Y, por otro lado, es urgente que se fiscalice la Secretaría de la XI Conferencia, pues el pueblo necesita saber qué se hizo, cómo se administró el fondo de 150 ó 200 millones...

A todos los organismos filiales de la FCHE

EL VOLANTE ECUATORIANO reaparece después de largo tiempo de silencio. Y aspira a convertirse en el portavoz de todos los problemas que afectan a la clase del volante a lo largo y ancho del país. Sin discriminación ideológica o política, y solamente al servicio de los intereses clasistas, EL VOLANTE ECUATORIANO será el lazo de unión y comprensión de todos los organismos filiales de la FCHE y de todos los trabajadores del volante del país. Ponemos a disposición sus páginas para que viertan sus inquietudes, enuncien los graves problemas del transporte, dando soluciones acertadas.

Los choferes ecuatorianos formamos la agrupación más poderosa y decidida del país. Por lo mismo, nuestros problemas son muy complejos y difíciles. En esta revista vamos a plantear todos estos problemas, a hacer conocer todo el movimiento de la industria del transporte ecuatoriano.

Con este propósito nos dirigimos a todas las organizaciones filiales, solicitándoles material informativo, artículos, fotos. Infortunadamente muy pocas organizaciones han respondido a este llamamiento. Esperamos sus colaboraciones para el próximo número que verá la luz el 24 de julio con amplia información sobre la celebración del Día del Chofer en todo el país.

EL EDITOR

PANORAMA INTERNACIONAL

—Las tormentosas nubes que se cernían sobre el mundo aterrorizado por las declaraciones tonantes de los jefes de las grandes potencias, por la insistente ofensiva de todas las fuerzas enemigas de la paz y por las maniobras de los fabricantes de armamentos e implementos de economía de guerra, parece que se han disipado. Y la humanidad vuelve a respirar un aire tonificante y puro. Es decir se libera de la pesadilla siniestra de la guerra. Por más que por las colinas de Laos, del Vietnam del Sur, en Sud Africa, en el Congo suenen insistentemente los disparos. Pero aún en estas regiones se va aclarando el horizonte. He aquí los factores que han contribuido a la distensión de la tirantez internacional: el fracaso de la invasión a Cuba, el aplastamiento de los colonos insurrectos de Argel, la conferencia de paz sobre Laos y la reunión ultrasecreta de Kennedy y Kruschov a orillas del Danubio Azul.

—Con motivo de la invasión a Cuba, se ha puesto en el tapete de la discusión continental el principio de no intervención, que es uno de los principios sustanciales de la Carta de la OEA. Esta discusión se suscitó a propósito de la declaraciones del Presidente de los Estados Unidos, luego del fracaso de la invasión, de que había que tomarse una medida de hecho contra Cuba, para impedir que se convierta en un Estado comunista, lo cual entrañaría un gravísimo peligro para la seguridad continental. Y que en tal virtud Estados Unidos no estaba dispuesto a observar al pie de la letra el principio de no intervención, y que actuaría contra Cuba, aún si algunos países latinoamericanos siguieran aferrados al principio de no intervención. Sigue la discusión en escala continental y aún mundial. Y se observa que son precisamente las fuerzas conservadoras, los grupos reaccionarios lo que siguen su ofensiva en favor de la intervención en Cuba. Los países que más gallardamente defienden este principio son México, Brasil y el Ecuador.

—En este aspecto hay que resaltar la última declaración del doctor Velasco Ibarra, dando respuesta de soslayo a la impertinencia con que ciertos grupos de derecha vienen reclamando una "definición" sobre política internacional, con el sobado argumento de que el comunismo está a las puertas. El doctor Velasco entre otras cuestiones, afirma que el principio de no intervención tiene que ser respetado a toda costa, pero que no puede reputarse como intervención si es que un gobierno pide el apoyo y la ingerencia de otro país, de manera voluntaria, en sus asuntos. Naturalmente esto ha despertado el avispero que ya se insinúa en el país y que proviene de la tácita alianza de los grupos de derecha, de los terratenientes y de los capitalistas contra la política internacional y nacional del doctor Velasco Ibarra,

—En Ginebra está reunida la Conferencia para resolver el problema de Laos. 14 países asisten a esa Conferencia una vez que se lograron vencer los insuperables obstáculos internacionales. La Unión Soviética y Gran Bretaña fueron quienes allanaron el camino. Pero las conferencias se han prolongado bizantinamente en propuestas y contrapropuestas, como una derivación de la posición intransigente de las grandes potencias. Y el pequeño país de Laos, un conglomerado tribal hasta hace pocos años, por su simple, situación estratégica, se ha convertido en la manzana de discordia internacional. En otro caso y en otra época, nadie se habría preocupado de las luchas tribales de Laos y de las desavenencias de sus "príncipes", pues en ese territorio hay tantos príncipes como en España Condés.

—La Conferencia del Presidente Kennedy y del señor Kruschov es el factor determinante de una nueva concepción de la política internacional. Significa además, la derrota irreparable de los grupos belicistas, que impedían todo entendimiento y toda conciliación. Evidentemente, esta conferencia, a pesar de que ha sido solamente un finteo, inmediatamente ha traído sobre el mundo un aura de confianza. Ha disipado los negros nubarrones y desarmado los arrestos de los militaristas en todo el mundo. Pues, para preservar la paz mundial, tiene que acudir a todos los sacrificios. En los próximos días se verán con más claridad los frutos de la entrevista, a orillas del Danubio azul de los máximos dirigentes de los dos sistemas que se disputan el mundo.

—Mientras tanto en América Latina soplan también otros vientos. El "caso cubano" por fin ha dado un brusco sacudimiento a los dormidos estadistas y les ha advertido que ya no se puede seguir encantando al hambre y a la miseria con bellas promesas y canciones de cuna y de amistad y mucho menos desafiándolas o azuzándolas con el desdén. La Alianza para el progreso es producto de esta nueva concepción de la política de los Estados Unidos. Porque es la verdad que a lo largo del Continente se levanta un clamor de inconformidad. Naturalmente no están pidiendo limosnas. Simplemente piden un apoyo honorable, como el que se concedió a otros países. Y de este apoyo depende el futuro político de América Latina. Porque, como bien dicen clarividentes líderes norteamericanos, no son los agentes procomunistas o los agentes de Kruschov o los simpatizantes de la revolución cubana, los que provocan el descontento. Es la miseria, el analfabetismo, la falta de trabajo los fermentos de América y el caldo de cultivo del "comunismo". Pero algunos creen al revés y piensan que con gritos y amenazas van a silenciar esta inconformidad y esta protesta.

Sindicato Provincial de Trabajadores de Manabí



SIXTO A. GUILLEN VELEZ
Secretario General

El 8 de febrero de 1925, se fundó la Sociedad General de Choferes de Manabí, siendo su primer Presidente el c. Jorge Dimas Soberón, ya fallecido. El 5 de Agosto de 1944, se transformó en Sindicato Provincial de Choferes de Manabí, siendo el primer Secretario General, el compañero Guillermo Sacoto Quiroz, residente en esta ciudad.

La institución sostiene una Escuela denominada "10. de Ma-

yo", con 300 alumnos pobres, que reciben gratuitamente todo el material didáctico durante el año así como también la educación. Esta Escuela está catalogada como una de las primeras en Manabí, ya sea por su rendimiento o por el gesto humanitario para con los niños. El 24 de Junio entrará en funcionamiento una potente radiodifusora que lleva el nombre de "La Voz del Volante".

Nómina de la Directiva del Sindicato Provincial de Choferes de Manabí

Secretario General, Sr. Sixto A. Guillén V.; Secretario de Actas, Sr. Adalberto Cedeño P.; Secretario de Organización y Disciplina, Sr. Galo Tapia Mielles; Secretario de Agitación y Propaganda, Sr. Manuel Bucaramán; Secretario de Economía y Finanzas, Sr. Napoleón Moreira S.; Secretario de Beneficencia y Mortuoria, Sr. Luis Monge; Secretario de Defensa, Sr. Joaquín Bravo; Secretario de Deportes y Festejos, Sr. Clodomiro Cedeño C.; Secretario de Inspección, Sr. Humberto Espinoza.

Existencia y Actividad Clasista

(Viene de la 3a. Pág.)

tural, situación económica personal y colectiva de los Choferes Profesionales del país, alcancen superación notoria y de conformidad con las exigencias bien marcadas del tiempo moderno. En este campo ha sido menester y necesario librar batallas decisivas; muchas ocasiones presentadas por la intemperancia de algunas autoridades que fueron incompetentes para estimar el pensamiento del Trabajador del Volante; otras, provocadas por la ambición insaciable de Empresas Extranjeras que sucionan nuestro suelo y no se cansan de atesorar utilidades y beneficios, a costa del sufrimiento y hambre del Pueblo Ecuatoriano; algunas, ocasionadas por abusos de autoridad y arbitrarias disposiciones de Instituciones mal denominadas "Autónomas", que han hecho tabla rasa de toda regulación legal y han creído encontrar en la sanción a los Choferes Profesionales un rico filón de ingresos para sus arcas sin fondo; las más, creadas por ese complejo problema llamado Tránsito.

Siguiendo la norma establecida, y el ejemplo brindado por dirigentes que pasaron por la dirección sindical de los Choferes Profesionales del Ecuador, el CEN actual viene laborando intensamente porque se dicten Leyes, Reglamentos, disposiciones, en fin, Decretos Especiales o análogas resoluciones, a fin de que el Transporte Motorizado Nacional sea considerado como una industria, que requiere de la atención urgente de los Poderes Públicos, de una metódica regulación, de un estudio concienzudo y profundo, de una colaboración y acción mancomunada de todos los que lo ejecutan, para evitar el caos y la anarquía reinante, consecuencia inevitable de la competencia mantenida en este ramo de la economía nacional. Además, busca la manera de colaborar con las Autoridades de Tránsito para modificar arcaicos sistemas de circulación y que esta actividad alcance una superación compatible con las necesidades y condiciones de vida del mismo Pueblo Ecuatoriano.

He aquí algunas de las muchas razones de la existencia y actividad clasista. Entregamos esta sintetizada enumeración de algunas razones, en este órgano publicitario que busca y anhela llegar a la conciencia y al espíritu de los compañeros profesionales, para hacer respetable y respetada esta profesión tan dura y riesgosa en el devenir de los días de su ejecución, en pro del sustento para el vivir familiar y para la convivencia de nuestras instituciones del Volante.

Agradecimiento :

EL VOLANTE ECUATORIANO vuelve a aparecer con una nueva modalidad, que esperamos sea del agrado de sus numerosos lectores y especialmente de los compañeros choferes al que se pertenece y cuyos intereses va a defender valiente y tesoneramente. Esta edición se debe a la valiosa colaboración de muchas voluntades: al Comité Ejecutivo Nacional, a las firmas comerciales que nos han proporcionado gentilmente su propaganda y al periodista H. Pérez Estrella que, con su reconocida competencia y agilidad, le ha dado nueva fisonomía y hondo contenido al VOLANTE ECUATORIANO. Para todos, mi sincero reconocimiento.

FELIX CUEVA

Secretario de Prensa y Propaganda de la FCHE.

10 MILLONES DE SUCRES PRESUPUESTO DE COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS

La Comisión de Tránsito del Guayas viene siendo objeto de encontrados criterios desde hace algún tiempo. Digamos desde su misma fundación. Se le acusa, y con fundamento, de ser muy drástica y severa con los choferes y de amparar, desde luego involuntariamente, muchas anomalías de parte de algunos subalternos. Se abriga la confianza de que todas estas anomalías irán desapareciendo y la Comisión de Tránsito no se convertirá en un organismo dictatorial.

La Comisión dispone de una fuerte asignación presupuestaria, que desgraciadamente se ha inflado en los últimos tiempos con onerosas obligaciones y sanciones a los profesionales del Volante. El capítulo de multas es el que mayores dolores de cabeza ocasiona a los profesionales.

A S/. 9.997.784,15 asciende el presupuesto de la Comisión de Tránsito del Guayas para este año, que se compone de los siguientes rubros de ingreso:

Impuesto a la Renta 8%
adicional para la Comisión. S/. 5.500.000,00

Ingresos varios: renovaciones de licencias, permisos provisionales, condicionales, multas „ 2.000.000,00

Revisión de Vehículos y Organos de Seguridad: trimes-

tral y de entrada a la Provincia	„	1.200.000,00
Placas de 1961 Venta	„	550.000,00
Títulos y Brevets	„	220.000,00
Derechos de Matrículas.—		
Cursos de Escuela de Capaci.	„	40.000,00
Exámenes Médicos.— Por		
brevetación y renovación de		
Licencias.	„	300.000,00
Clases Prácticas: Prácticas de		
manejo.	„	125.000,00
Otros Ingresos: No previstos,		
arriendos, venta de subasta	„	50.000,00
Superavit de 1960.	„	12.784,15

TOTAL S/. 9.997.784,15

EGRESOS:

En cuanto al rubro de egresos, se contemplan los siguientes:

Administración General	S/. 1.335.400,00
Cuerpo de Vigilancia	„ 3.798.000,00
Costo de Servicios	„ 1.873.430,00
Gastos Generales	„ 200.000,00
Impuesto a la Renta	„ 927.612,00
Publicidad y Propaganda	„ 50.000,00
Equipo Motorizado	„ 200.000,00
Edificaciones	„ 350.000,00
Reintegros	„ 200.000,00
Imprevistos Generales	„ 178.021,15

Estos son los principales rubros.

Resoluciones del XII Congreso

(Viene de la pág. 6)

no se ha organizado la Junta Calificadora del Salario, se constituya cuanto antes a fin de que se señale dicho salario.

26o.—Recomendar a los Sindicatos q' estudien la posibilidad de crear Almacenes de Subsistencias y vestuario para choferes y sus familiares y que permitan algún ahorro en estas adquisiciones.

27o.—Que este Congreso prohíba absolutamente a sus filiales el vender brevets a sujetos

que no han cursado la Escuela de Capacitación, ya que son las únicas autorizadas para expedir tales credenciales, siendo por lo mismo nulos los títulos otorgados en otra forma.

28o.—Que todos los Sindicatos designen el 10 por ciento de sus fondos comunes para atender la educación de los hijos de los choferes estimulando especialmente la segunda educación y principalmente tomando a su cargo la formación de los niños, hijos de choferes que hayan fallecido en accidentes de tránsito y q' quedaren en la miseria.

29o.—Recomendar a todas las filiales la reforma de sus Esta-

tutos para introducir el sistema eleccionario de ánfora para la designación del Secretario General y más miembros de los Comités Ejecutivos correspondientes.

Así como recomendar la renovación de los Comités Ejecutivos por mitades y la reelección de los Secretarios Generales hasta por un período a fin de establecer la indispensable alternabilidad en estos cargos.

30o.—Establecer una lucha organizada y una resistencia mancomunada para defender los derechos de los choferes en todos los planos de la vida nacional.

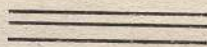
Construcciones con

Cemento «Chimborazo»

UN PRODUCTO DE SUPERIOR CALIDAD
AL SERVICIO DE LOS SEÑORES INGENIEROS
Y CONSTRUCTORES DEL PAIS

Cemento «Chimborazo»

Es Mejor y Cuesta Menos



CONSULTE PRECIOS Y SOLICITE
CUALQUIER CANTIDAD:

EN QUITO: Plazoleta de "La Alameda",
Calle 10 de Agosto No. 135.— Telf. 14440.

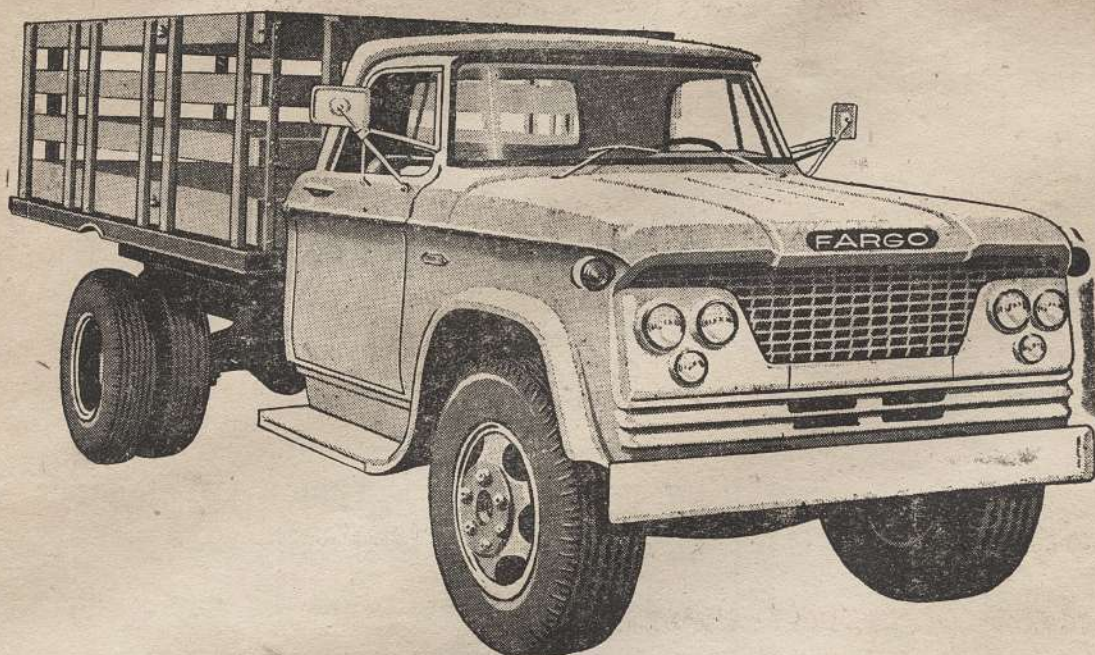
MAYORES INFORMES:

OFICINA CENTRAL:

Plazoleta de "El Ejido"

Edificio de la Caja de Pensiones
Casilla 3114.— Teléfono 30089

FARGO



1961

MAYOR:

*** Duración**

*** Economía**

*** Servicio**

DISTRIBUIDORES:

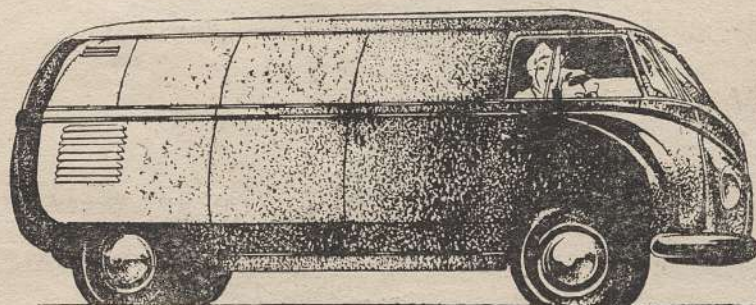
CASA BACA

SOCIEDAD ANONIMA

EDIFICIO JUAN Fco. BACA — Av. 10 DE AGOSTO N° 1865 Teléfono 31163

VOLKSWAGEN

Un Sinónimo de Calidad en Vehículos



MICROBUSES de 8 PASAJEROS — CAMIONETAS —

AUTOMOVILES CON MOTOR DE ENFRIAMIENTO POR AIRE

PIDA INFORMES A SUS DISTRIBUIDORES

CABEZA DE VACA Hnos. CIA.

AVENIDA 10 DE AGOSTO 1217 — QUITO —



**ANGLO ECUADORIAN
OIL FIELDS, LTD:**



***Presenta un Cordial Saludo
a los Choferes del Ecuador,
en su Día Clásico.***

**Productos derivados de petróleo
de calidad garantizada:**

GASOLINA "ESPECIAL" DE ALTO OCTANAJE

GASOLINA "COMERCIAL"

KEROSENE CORRIENTE

KEROSENE "ESPECIAL" PARA COCINAS Y REFRIGERADORAS

ACEITE DIESEL

RESIDUO

LUBRICANTES

SPRAY OIL — para uso agrícola (contra la Sigatoka)

INSECTICIDA "CHIMBA" — para uso doméstico

SOLVENTES — para uso Industrial y para Tintorerías.

SEDE PRINCIPAL Campamento de Ancón

REFINERIA: La Libertad.

OFICINAS Y DEPOSITOS EN:

Quito — Guayaquil — Durán (Eloy Alfaro) —

Manta — Fuerte Bolívar — Cuenca (Tambo) —

Richamba — Ambato — Latacunga — Ibarra



**AL SERVICIO
DEL PAIS**



COMITE EJECUTIVO DE VIALIDAD DEL GUAYAS

**Impulsando el progreso del país
a través de puentes y carreteras**

CONSTRUCCION DE CARRETERAS 1960

BABAHoyo - SAN JUAN - NARANJITO

LORENZO DE GARAICOA

EMPALME - PARROQUIA GUAYAS

DAULE - BALZAR - COLIMES

MILAGRO - MARISCAL SUCRE

CONSTRUCCION DE CARRETERAS 1961

SAN JUAN - LA ISLA VINCES

NARANJAL - TAMBO A TAURA

DAULE - SALITRE - SAMBORONDON

CARRIZAL - MATA DE PLATANO

MARISCAL SUCRE