

Plutarco Cárdenas Andrade
 Presidente del ICA,
 Canciller de la Universidad de Otavalo

Juan Carlos Cárdenas Burbano
 Vicepresidente del ICA,
 Vicescanciller de la Universidad de Otavalo

EL COLIBRÍ

AVISOS	
La página lineal a una columna	Por cada publicación: \$ 1.00
INTERESES GENERALES	
La columna	\$ 500.00
REMITIDOS	
La columna	\$ 50.00
SUSCRIPCIÓN POR CORREO	
Por seis meses	\$ 14.00
Por un año	\$ 24.00
Por tres meses	\$ 7.50
Por un mes (en la oficial)	\$ 2.50

PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO OTAVALEÑO DE ANTROPOLOGÍA Y LA UNIVERSIDAD DE OTAVALO

Edición especial

06 DE NOVIEMBRE DE 1928

Segunda época N° 12



¡ LLEGÓ EL FERROCARRIL A IMBABURA!

PRESIDENTE AYORA EN OTAVALO

Al mediodía del 31 de octubre llegó el ferrocarril, y con él llegó también el Presidente de la República, el doctor Isidro Ayora y su numerosa comitiva. El convoy apareció y desapareció desde la tercera línea, anunciando con su fuerte pito el avance del progreso. La emoción popular se desbordó, indescriptible, cuando el vapor cedió y el pito silenció su alarido metálico.

El Presidente Municipal, José Jaramillo, se adelantó a saludar al doctor Ayora, quien, sonriente, le estrechó en un abrazo. La banda del Batallón Pichincha ejecutó el Himno Nacional y luego, entre aplausos y saludos, la comitiva se trasladó al Palacio Municipal por la calle de honor formada por lva emocionada ciudadanía otavaleña.

OTAVALO CELEBRA 99 AÑOS DE VIDA CIUDADANA

Estamos de fiesta. Hoy conmemoramos un nuevo aniversario de la erección a categoría de ciudad decretada por el Libertador Simón Bolívar.

“En ese año, el Libertador llegó a Otavalo el día 30. Se alojó en la casa de su viejo amigo el Coronel José Castro, Jefe Civil y Militar de la villa. La casa está situada a pocos

metros de la plaza, cruzando la Calle Real. Fue recibido con aclamaciones.

Un grupo de damas acompañaron a las autoridades en su petición para que emitiese el decreto que elevaría a Otavalo a ciudad. Sus gestiones fueron atendidas por el Libertador que llegó a la ciudad con claros indicios de mala salud”.



INSTITUTO OTAVALEÑO
DE ANTROPOLOGÍA

EL COLIBRÍ



SEGUNDA ÉPOCA

EDICIÓN ESPECIAL N.º 12

6 de noviembre de 1928

PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO OTAVALEÑO DE ANTROPOLOGÍA Y LA UNIVERSIDAD DE OTAVALO.

Plutarco Cisneros Andrade
Presidente del IOA,
Canciller de la Universidad de Otavalo

Juan Carlos Cisneros Burbano
Vicepresidente del IOA,
Vicecanciller de la Universidad de Otavalo

Francisco Becerra Lois
Rector (e) de la
Universidad de Otavalo

El Colibrí deja constancia de su agradecimiento a todas aquellas personas que hicieron posible esta edición especial.

TEXTOS: Plutarco Cisneros Andrade (Melchor Cotama), Fernando Jurado Noboa (Lindorfo Chicango), Diego Rodríguez Estrada (Benjamín L. Quiroga), Hernán Jaramillo Cisneros, Marcelo Valdospinos (Amauta), Juan Suarez Proaño (Matilde Albornoz, Alberto Suárez Dávila), Jorge Mantilla.

CORRECCIÓN DE ESTILO: Juan Suarez Proaño

ILUSTRACIONES: José Villarreal

DIAGRAMACIÓN: Luis Alajo Plazas

ARTES DIGITALES: José Villarreal, Diego Rodríguez Estrada

EDICIÓN: Diego Rodríguez Estrada

DIRECTOR RESPONSABLE: Plutarco Cisneros Andrade

NOTA AL LECTOR

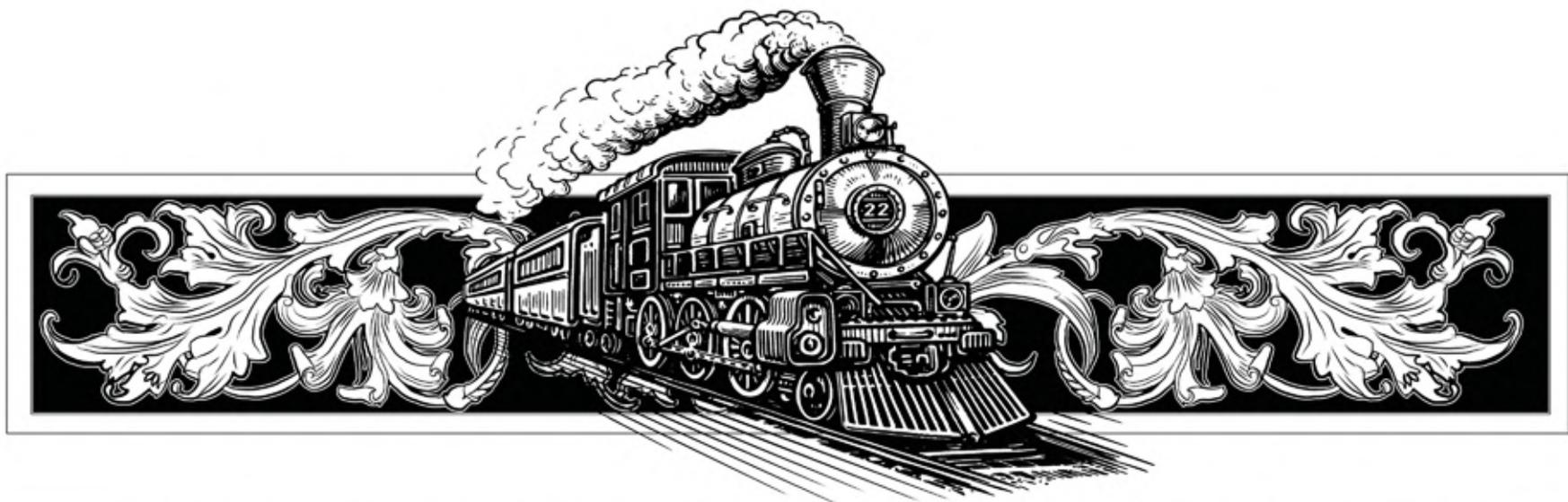
Dos hechos marcaron la vida de Imbabura en el lapso de los doscientos años de vida provincial. El uno, el terremoto de 1868 -al que dedicamos el número anterior de El Colibrí-, que señaló un antes y un después para Imbabura. De él resucitó, cual ave fénix, y trazó su nuevo rumbo. El otro hecho que tiene especial importancia es la construcción del ferrocarril Quito-San Lorenzo, que inició en la capital y avanzó gracias al impulso de los imbabureños. Concluyó con la construcción del tramo que llegó hasta Ibarra en agosto de 1929.

Con el equipo de redactores de El Colibrí acompañamos la llegada del tren a Otavalo, de manera oficial, el 31 de octubre de 1928. Esta fecha no fue de celebración local sino provincial, pues visibilizó la tarea realizada a través del esfuerzo colectivo de un pueblo que se unió en una tarea de enorme importancia y que no cesó en su empeño de conseguir la realización de una obra que cambió la vida de todos.

La llegada del ferrocarril nos pone delante de dos escenarios: uno que es recordatorio de una tragedia que causó la muerte de miles de imbabureños; y otro, que celebra la renovada vitalidad de nuestra provincia. Las dos caras de una misma medalla que reviven el ciclo mítico que los griegos lo señalaron: la vida y la muerte. Esas dos realidades que marcan la existencia cotidiana de los humanos y los pueblos que habitan.

El bicentenario de Imbabura rememora el ciclo en el que prevalece la vida, y es eso lo que hemos querido resaltar en las dos últimas ediciones de El Colibrí. Creemos que solo permanecen en la memoria social los pueblos que sobreviven al tiempo y los cambios. Esos son los que forman Imbabura.

Como en cada número de El Colibrí, invitamos al lector a que nos acompañe a revivir la llegada del ferrocarril, recreando los hechos desde una perspectiva histórica que trae el pasado al presente. Invitamos al lector a sumarse a este pacto ficcional de habitar el tiempo pasado para comprenderlo mejor. Reiteramos que todas las sucesos e investigaciones -a las que hemos dado forma de notas periodísticas- están sustentadas en documentación histórica y en opiniones de serios investigadores. Por la naturaleza de la publicación, hemos omitido citas y notas de texto.



CARTA DEL DIRECTOR

Este 31 de octubre se inició el año jubilar del centenario de la erección de Otavalo a categoría de ciudad decretada por el Libertador Simón Bolívar. Se lo hizo de la manera más importante: con la llegada del ferrocarril a Otavalo cuya inauguración oficial la realizó el Presidente Isidro Ayora. El complemento fue, además, la inauguración de las obras de canalización realizadas por el gobierno nacional como respuesta al ofrecimiento hecho a la comisión municipal de Otavalo que lo visitó en agosto de este año, por gestiones del Subsecretario de Gobierno, el coterráneo Isaac J. Barrera.

El Dr. Isidro Ayora accedió a la presidencia de la república como derivación de la sublevación de los jóvenes militares que depusieron al presidente Córdova. Ellos fueron dirigidos por un oficial otavaleño, el comandante Juan Ignacio Pareja que presidió la Liga Militar que derrocó al presidente Gonzalo Córdova, aun cuando por pocas horas pues, al día siguiente, en Guayaquil se constituyó una nueva Junta Suprema de Gobierno. Hemos querido recordar ese hecho por la significación histórica que implica ese movimiento, conocido como la revolución juliana, que procuró la transformación del Ecuador.

Otavalo cumple 99 años de su erección a ciudad, que complementó la decisión de la Junta Soberana de Quito del 11 de noviembre de 1812 que elevó al Corregimiento de Otavalo a la categoría de Villa. Dos hechos de singular importancia que nacen de decisiones que marcaron la vida del actual Ecuador: la una derivada de la primera estructura política independentista que concluyó con la elaboración de la Constitución de 1812 que es el inicio de la futura vida republicana; y, la otra, de la voluntad del Libertador Simón Bolívar, que la elevó a ciudad, en sus últimas gestiones como mandatario de Colombia, en reconocimiento a sus méritos históricos y a la valía de sus gentes.

En estas celebraciones, el grupo de estudiantes universitarios que constituyen la Liga de Cultura "José Vasconcelos", rindieron homenaje al lar nativo y a la llegada del tren a Otavalo con la publicación de la revista "Imbabura", números 3/4.

Esta ha sido una década de cambios en el rumbo de nuestra vida social y económica. El 9 de febrero de 1921 aterrizó en la planicie de la hacienda "San Vicente" el avión El Telégrafo I, piloteado por Feruccio Guicciardi. Le tomó 42 minutos llegar desde Quito.

Las hermanas de la Caridad que llegaron y fundaron la escuela "La Inmaculada", regentadas por Sor Lucía Guiart, motivaron la creación de un hospital. Las mujeres otavaleñas dirigidas por las matronas Mercedes Auz de Egas y Rosa Betancourt de Ubidia, formaron, en 1923, la "Liga de Caridad" cuyo objetivo principal es la construcción del hospital que Otavalo tanto necesita. Hasta ahora han logrado adquirir, frente a la quinta de "San Sebastián", los terrenos para la construcción de la casa de salud. Y no descansan en su empeño pese a las dificultades.

Luego llegó el automóvil a Otavalo, en 1924. Era un Ford de pedales, convertible, con capota de lona. Su dueño era el emprendedor Segundo Varela. Otros inversionistas siguieron su ejemplo: don Miguel Rosanía y don César Garcés.

Ese mismo año comenzó la instalación de teléfonos. Su empresario fue don Manuel Antonio Dalmau. Se consiguieron 100 abonados en toda la provincia a un costo de 7 sucres mensuales.

Pero lo más significativo ha sido el trabajo colectivo de los imbabureños que ha dado sus frutos. Damos un paso enorme en el proyecto del ferrocarril. El sueño de llegar al mar nos ilusiona. Las tareas continúan. La próxima parada y final de esta primera etapa es Ibarra. Luego vendrá la siguiente: San Lorenzo. Y el puerto y los barcos que nos comunicarán con otras latitudes del mundo.

El esfuerzo conjunto de las gentes de Imbabura, bajo la inteligente conducción de quienes han luchado para que la obra se ejecute es digno de todo nuestro aplauso.

EL SUEÑO DEL FERROCARRIL

MELCHOR COTAMA



El sueño del mar es vieja historia. En tempranos tiempos de la colonia, se vislumbró la necesidad de tener una ruta que pudiera unir a Quito con un puerto en el Pacífico, con el fin de poder comerciar con Panamá. El Capitán don Paulo Durango Delgadillo, Teniente General y Corregidor de Otavalo, en 1611, fue el primero en trazar un camino que unía la provincia de Esmeraldas y el Corregimiento de Otavalo. La ruta iba desde la Bahía de San Lorenzo, en donde tuvo lugar la primera fundación llamada "Montesclaros", y se proyectaba hacia Ibarra, Otavalo y Quito.

Ese camino -así como otros intentos- fue muy pronto abandonado, no así la ilusión de tener una vía que conectase a las nacientes poblaciones urbanas. Cuando Alfaro anunció que construiría el ferrocarril que uniría Guayaquil con Quito, nuevas esperanzas surgieron en los pobladores del norte del país. De Quito para San Lorenzo, como en el viejo sueño, ya solo faltaba un paso, en el que el general había comprometido su palabra.

A inicios de 1909, la noticia de que el ferrocarril que comunicaría Quito con Ibarra no pasaría por Otavalo causó alarma: esta ciudad, principal centro de negocios, de comercio y de industrias de Imbabura, corría el peligro de quedar aislada. El Concejo Municipal envió al Gobierno Nacional un telegrama de fecha 26 de enero:

Los habitantes del cantón Otavalo tributan un voto de verdadera gratitud al ciudadano Presidente de la República, General Eloy Alfaro, por motivo de haber aprobado el contrato del ferrocarril de Quito a Ibarra.....mas este voto sería un sarcasmo si la línea no fuera trazada por la jurisdicción de este cantón.

No fue suficiente la palabra del gobierno de entonces que aseguró que la vía pasaría por Otavalo. Seis años más tarde, se volvió a plantear el cambio de ruta. Podemos resumir el proceso que siguió la construcción de la obra: El 20 de febrero de 1916 se verificó una Asamblea Popular en Otavalo y se organizó una junta con doble objeto: trabajar para que la obra se lleve a cabo y para que la línea férrea pase por la ciudad. Fue Director Provisional Jorge Ernesto Borja y se designaron como representantes a la Junta Provincial al Canónigo Pasquel y a J. D. Albuja. Nombró a Pedro A. Alarcón, Presidente efectivo, quien duró en sus funciones hasta su fallecimiento, sustituyéndole Joaquín Saona.

El 23 de noviembre se organizó definitivamente la Junta Provincial, de la cual fueron representantes de la de Otavalo Agustín Rosales y Joaquín Sandoval. Los esfuerzos

de esta junta, finalmente, convencieron al gobierno de que la línea férrea debía pasar por Otavalo. La ciudad y toda Imbabura trabajaron incansablemente para que esta tarea se cumpliera. El 31 de octubre de 1928, iniciando el año jubilar del centenario de la erección de Otavalo a categoría de ciudad, llegó la primera locomotora con la que se inauguró el servicio ferroviario y se premió el esfuerzo de los otavaleños.

EL FERROCARRIL AL CIELO....

Fue grato contactar a dos familiares de la familia, Elizabeth Harman y Katharine Robinson, descendientes de los hermanos Harman, constructores del ferrocarril del sur, que con gentileza nos proporcionaron importantes datos. Nos cuentan:

A principios del invierno de 1896, la nieve remolineaba en las calles afuera de la sala de billar frecuentada por contratistas ferroviarios de New York. Adentro se encontraba un hombre alto, de anchos hombros, originario de Virginia, ancha quijada y firme mirada, cabello abundante y ondulado, con bigote colgado a la moda y con quevedos. Durante 37 años había creado y perdido fortunas, y ahora, en este bar cargado de humo se encontraría con su destino. Su nombre era Archer Harman.

Al otro lado de la sala había un grupo de señores, entre los cuales estaba el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, Felipe Carbo. Tenía un encargo del hombre a quienes los ecuatorianos llamaban "El Viejo Luchador" -el ilustre general Eloy Alfaro-, recientemente nombrado Presidente. Su misión consistía en encontrar capitalistas nacionales o extranjeros dispuestos a financiar y construir una vía férrea que conectara Guayaquil, el principal puerto del Ecuador, con Quito, la vieja capital situada en el altiplano andino.

Mientras la comitiva dialogaba, un señor se volvió y gritó hacia el otro lado:

- Harman ¿quieres construir un ferrocarril?
- **¿Dónde?**
- En el Ecuador; un ferrocarril que llegue hasta el cielo.
- **¿Habrá aventuras?** -preguntó sonriente- **Saben que me encanta lo difícil.**

Así comienza una versión de la extraordinaria historia del ferrocarril. Nadie conoce realmente las circunstancias de la reunión decisiva de Archer Harman y el ministro Carbo.

Cuando Harman llegó a Quito, el ministro de los Estados Unidos, James Tillman, le acompañó al Palacio de Gobierno. Al saludar a su visitante, Alfaro exclamó:

- **¿Usted viajó de Guayaquil a Quito en doce días, señor Harman?**
- Si su Excelencia. Son menos de 482 kilómetros.
- Qué maravilla. Nadie ha hecho ese viaje en menos de catorce días.
- Se lo haría en un día en ferrocarril.

¡EL TREN, EL TREN!

HERNÁN JARAMILLO CISNEROS



Una situación inesperada impidió mi presencia en Otavalo el día en que llegó el ferrocarril a nuestra ciudad. A mi regreso, un día después, entrevisté a varias personas con el fin de conocer sus impresiones acerca de dicho acontecimiento. En esta nota resalto, de forma especial, lo que me dijo el amigo Agustín Cepeda, testigo de los actos realizados en esa ocasión. Transcribo lo contado por “don Gucho”:

Conservo en mi mente el ambiente de fiesta de la población; me parece ver al presidente de la república, el doctor Isidro Ayora, junto al presidente del concejo municipal, el doctor José Ignacio Jaramillo; ellos, junto a las personas más representativas de la ciudad, encabezaron el desfile para festejar ese acontecimiento de enorme importancia para el norte del país. No olvido la masiva concurrencia del pueblo otavaleño a presenciar el suceso que había despertado toda clase de elucubraciones sobre la incidencia de este moderno medio de transporte en el futuro de la provincia. Se comentaba de forma positiva sobre el magnífico almuerzo ofrecido al doctor Ayora en el muelle de don Pepe Velalcázar, en la laguna de San Pablo.

Las personas opinaban que por fin estábamos cerca de concretar una antigua aspiración de los pueblos del norte del país: tener una vía que nos acerque al océano Pacífico; ya que un puerto cercano facilitaría la exportación de productos de esta región a Panamá.

La llegada del tren trae a la memoria la extraordinaria colaboración de hombres y mujeres de Imbabura en la apertura del terraplén en donde fueron colocados los

rieles del ferrocarril. Los ibarreños, con peones y jornaleros de haciendas cercanas, más la decidida colaboración de ciudadanos carchenses, trabajaron hasta el límite de nuestros dos cantones. Otavalo tomó la posta en Pinsaquí y abrió la vía hasta el nudo de Cajas, en el límite con Pichincha. Las autoridades municipales de Otavalo estuvieron al frente de los trabajos, empeño al que se unió decididamente la Junta Cantonal creada para impulsar la obra; también participaron las instituciones vigentes en la época: el ‘Club Progreso’, el ‘Sport 24 de Mayo’, el ‘Sport 10 de Agosto’, la ‘Sociedad Artística’.

Nunca faltó el apoyo de los periódicos de ese tiempo: ‘Germen’, ‘Labor’, ‘La Pluma’, ‘Adelante’ y ‘Evolución’. Es de justicia mencionar la colaboración de los obreros de las fábricas textiles ‘La Joya’ y ‘San Pedro’, al igual que los aportes de los dueños de las haciendas y la generosidad de doña Mercedes Auz de Arregui, quien cubrió los gastos de alimentación cuando las tareas se realizaban en su propiedad, la quinta ‘San Sebastián’. Del mismo modo, hay que resaltar el trabajo de entusiastas ciudadanos de nuestra comunidad: Pedro Antonio Alarcón, Joaquín Saona, Jorge Ernesto Borja y, muy particularmente, de C. Alberto Egas, jefe político del cantón en esos años.

Los intelectuales jóvenes, unidos en la ‘Liga de Cultura José Vasconcelos’, publicaron un número extraordinario de su ‘Revista Imbabura’, en la cual se lee: “Feliz minuto. Un prolongado silbido rebota en los alcores. Se estremece de emoción la tierra multicolor y pródiga. Y en la oquedad bellísima el estruendo civilizador se alarga en ecos y se detiene. En la página azul del cielo imbabureño la máquina jadeante rubrica sus primeras espirales de humo”.

EL SUEÑO DEL FERROCARRIL: DE GARCÍA MORENO A ALFARO

JORGE MANTILLA SALGADO



Bajo la presidencia de García Moreno, Ecuador dio los primeros pasos hacia la conexión férrea entre Guayaquil y Quito. Para 1875, el gobierno del líder conservador había construido aproximadamente 45 kilómetros de infraestructura férrea, inaugurando el primer tramo de operaciones entre Yaguachi y Milagro un año antes. Sin embargo, el asesinato de García Moreno en 1875 retrasó considerablemente el proyecto. Durante el último cuarto del siglo XIX, el avance del ferrocarril fue lento. En 1885, el ingeniero inglés Marcus Kelly fue encargado por el gobierno de José María Plácido Caamaño de continuar con la obra. En este punto, parte de las vías y puentes del ferrocarril habían sido destruidos por las inclemencias del clima. El avance de Kelly estuvo comprometido por la rigurosidad del invierno y las pugnas políticas; aun así, en 1887 las obras habían logrado conectar Duran con Chimbo. El mayor revés para el proyecto se dio en el gobierno de Flores Jijón (1888-1892), para quien la inversión en el ferrocarril fue vista como un riesgo financiero, priorizando en su lugar la construcción de caminos de mula. En 1890, Kelly se declaró en banca rota, y el sueño del ferrocarril volvió a quedar paralizado.

El siguiente gran paso del ferrocarril fue obra del liberal manabita Eloy Alfaro Delgado. Para Alfaro, la revolución armada constituía una ruptura con el orden ideológico y social establecido por los

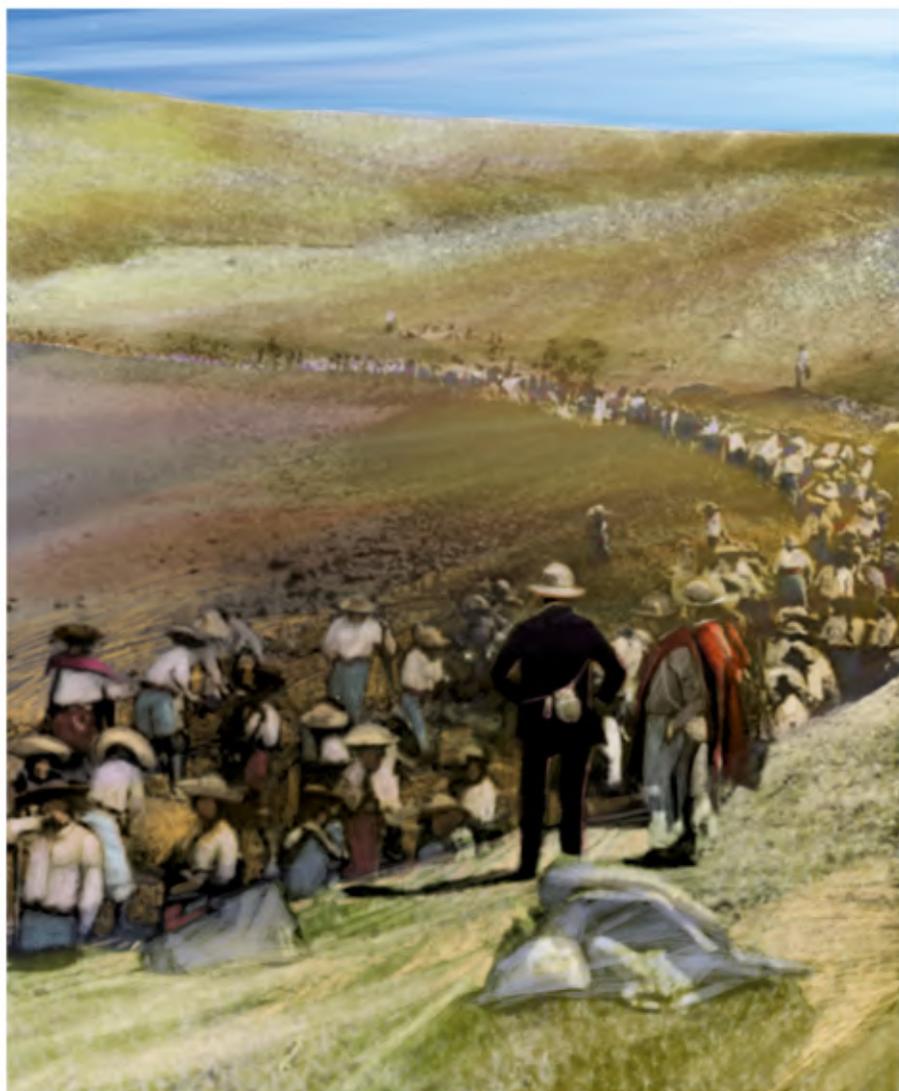
terratenientes conservadores de la sierra. El ferrocarril, en este contexto, representaba una metáfora del progreso, la movilidad y la modernidad; un símbolo de su proyecto político y filosófico. El 14 de junio de 1897, el gobierno alfarista firmó el primer contrato para la construcción del ferrocarril con Archer Harman. A pesar de las críticas de sus adversarios, que lo acusaron de gasto excesivo y malversación de fondos, Alfaro persistió en su empeño, su paso fue firme, incansable. El 25 de junio de 1908, la primera locomotora desde Daule llegó hasta la estación de Chimbacalle en las cercanías de Quito. El sueño dejó de ser sueño. Hoy en día, mientras el ferrocarril llega a Otavalo, es fundamental recordar como esta obra transformó la realidad del Ecuador, de las élites costeñas y serranas, del comercio, del mercado laboral, de los moradores de los pueblos que este atravesaba, de la imaginación de la nación.



El destino quiso que el territorio de nuestro país se levante sobre una amplia diversidad de zonas climáticas; una geografía abrupta capaz no solamente separar espacios, sino también personas e ideas. Durante las primeras décadas de vida de nuestra nación, atravesar las vías que conectaban a Quito y Guayaquil era una proeza propia de los relatos épicos de las historias antiguas. Teodoro Wolf describía el estado de los caminos ecuatorianos en los siguientes términos: “son tan poco artificiales, que podemos casi considerarlos como un fenómeno natural, íntimamente enlazado con la topografía”. La debilidad vial fortaleció una serie de divisiones comerciales, políticas, ideológicas y culturales entre sierra y costa. Para el Ecuador, el sueño del ferrocarril no era solamente el de un medio de transporte; era el de un puente -real y simbólico- de unión nacional.

EL FERROCARRIL: CAMINO A OTAVALO

BENJAMÍN L. QUIROGA



que los festejos de la llegada del ferrocarril pudieran ocasionar al Municipio de Otavalo. Dicho particular se ha comunicado al Presidente del Municipio.

El 12 de agosto marcó un día histórico: la locomotora del ferrocarril llegó a las 3 de la tarde a Cajas, en la provincia de Imbabura. Para presenciar el suceso, asistieron las autoridades de las municipalidades de Otavalo, Cotacachi e Ibarra, vocales de la junta Provincial Ferrocarril y cantonal Otavalo, miembros del “Club Imbabura” y “Progreso” y varias personalidades que fueron en automóvil hasta el nudo de Cajas y luego tomaron el tren hasta Cayambe.

El avance continuó sin descanso. El 29 de agosto, se reportó que la enrielladura había alcanzado San Rafael, y el 30 de agosto llegó al kilómetro 131, cerca de la Laguna de San Pablo. Se esperaba que el tren se inaugurara en Otavalo el 9 de octubre, aunque más tarde se pospuso a mediados de ese mes, debido a los retrasos que podría provocar la reunión de la Asamblea Constituyente.

El 18 de septiembre, por los trabajos de consolidación y lastraje de la línea de ferrocarril, se suspendieron los viajes los días jueves en el trayecto de Cayambe a Quito, y los días viernes en sentido contrario. El día 20 se emitió un comunicado solicitando camiones para trasladar durmientes desde Otavalo y Peguche, para poder terminar la enrielladura. Los interesados debían dirigir sus propuestas al Superintendente del Ferrocarril de Quito a Esmeraldas.

El 22 de septiembre, el ferrocarril llegó a San Rafael, y el 30 de ese mes se confirmó que los trabajos estaban cerca de Eugenio Espejo. Mientras tanto, se consolidaban y lastraban las vías para evitar daños por el invierno, y el transporte de pasajeros desde Cayambe fue temporalmente suspendido. Se esperaba que el tráfico regular de pasajeros y carga se reanudara una vez que llegaran las piezas para la máquina N° 12.



Después de su llegada a Cayambe, el ferrocarril siguió su camino para llegar a Otavalo. Nosotros reportamos, paso a paso, la llegada y los detalles del trabajo que fue necesario para que la locomotora llegara a nuestra ciudad.

Desde julio, los trabajos progresaron notablemente. El 21 de ese mes se informó que el ferrocarril ya había avanzado 9 kilómetros desde Cayambe, con la expectativa de alcanzar Cajas el 10 de agosto. Desde Guayaquil nos informaron que, para la fecha, habían llegado 135 bultos con materiales, así como carros y herramientas, y que el Gobierno estaba agilizando su traslado.

El 26 de julio, un proceso judicial por robo de materiales del ferrocarril reveló la detención de varios sospechosos en casas cercanas a la línea, aunque el caso fue sobreseído en el Juzgado 2° de Letras por que “el departamento de Obras Públicas no ha justificado la preexistencia de los materiales”. El 4 de agosto se confirmó que la enrielladura estaba cerca de alcanzar el Nudo de Cajas, una etapa crucial en el trayecto hacia Otavalo. El día 8, por decreto supremo, se votó de la partida de Imprevistos Generales la suma de \$4.000 para los gastos

Fábrica “La Excelsior”

SUCURSAL

Crema. Mallorcas. Alcoholes.

Enorme consumo en toda la Provincia.

Alfonso Flores.

Otavalo-Ecuador, S. A.

EN OCTUBRE SE CUMPLIÓ EL SUEÑO

BENJAMÍN L. QUIROGA



Octubre se convirtió en un mes de entusiasmo y celebración mientras la ciudad se alistaba para recibir su primera locomotora. Desde el día 2, los movimientos empezaron a intensificarse: el ingeniero Carlos Álvarez asumió el cargo de Jefe de Ferrocarriles, reemplazando a Federico Páez, y los estudiantes del Colegio Juan Montalvo de Esmeraldas, entusiasmados, crearon el comité “Pro vías de comunicación”, para viajar a Otavalo y presenciar la gran inauguración.

El 5 de octubre, una comisión del Concejo de Ibarra y de las parroquias del Norte de Esmeraldas se reunió con el Presidente de la República para solicitar apoyo para los festejos. El Presidente, comprometido con el proyecto, autorizó una suma de \$10.000 para el Concejo Municipal de Ibarra. Ese mismo día, las oficinas del Ferrocarril del Norte se trasladaron a la casa de la familia Villavicencio Guarderas, en San Agustín, en Quito.

El 9 de octubre, el tren se encontraba ya a solo 4 kilómetros de Otavalo. La emoción era palpable en toda la ciudad. Grupos de ciudadanos acudían diariamente a observar el progreso de las obras, mientras se confirmaban actividades deportivas como parte del festejo: se comprometió la participación del

Pichincha Sporting Club, entre otros. El mismo 09 de octubre se concedieron 15 días de licencia al ingeniero director del ferrocarril Pedro Pinto Rubianes por enfermedad y para que pudiera recuperarse del accidente que tuvo a inicios del mes. La obra fue encargada al señor ingeniero Rafael Suárez Dávila.

El 12 de octubre, finalmente, se completaron los trabajos de enrielladura, marcando un hito histórico para la región. El día 15 de octubre, a las 4:20 de la tarde, llegó la primera locomotora a Otavalo. La ciudad entera vibraba de emoción; la banda musical y una multitud de espectadores se congregaron para presenciar este momento histórico. La locomotora, después de descargar dos carros que transportaban rieles para continuar la obra, regresó a Quito a las 7 de la noche.

Los preparativos para los festejos continuaron con mayor entusiasmo. El gran día se fijó para coincidir con el 99º aniversario de la erección de Otavalo a ciudad. El 29 de octubre, el equipo de fútbol del Ministerio de Hacienda, con el Presidente y el Secretario de la Sociedad Deportiva de Pichincha entre sus jugadores, partió de Quito para participar en los encuentros deportivos programados.

Entre la lista de invitados de honor constaron: el presidente de la República, Dr. Isidro Ayora; su esposa Laura Carbo de Ayora; el señor Ministro de Gobierno y su señora; el Ministro Americano y su esposa; una comisión de la Asamblea; representantes de Ibarra, Cotacachi, Atuntaqui, Cayambe y Quito.

Otavalo se vistió de gala, lista para celebrar con orgullo y alegría el comienzo de una nueva era de desarrollo y conectividad. ¡Una celebración que quedará en la memoria de todos los otavaleños!



Regata en la laguna de San Pablo

Programa de festejos de la inauguración del Ferrocarril y el XCIX aniversario de su erección a ciudad

31 de octubre

5 am: Dianas y aires marciales en la ciudad, por las bandas de guerra y músicos del batallón "Pichincha".

8 am: Se izó el Pabellón Nacional en los edificios públicos y privados.

8:30 am: Concurso de atletismo entre los equipos militar y civiles.

1 pm: Desfile cívico-militar al lugar de la inauguración.

2 pm: Inauguración del ferrocarril por el señor Ministro de Obras públicas. El señor Presidente del Concejo Cantonal agradeció la entrega oficial. Reparto de recuerdos conmemorativos que se obsequiaron a nombre del otavaleño Rafael Yépez Melo. Terminada la inauguración, continuó el desfile en honor al señor Presidente de la República y su comitiva.

Ofrecimiento de una copa de champagne a nombre del pueblo.

Circuló y se ofreció a la comitiva oficial el número extraordinario de la Revista "Imbabura".

5pm: Arriada de la Bandera Nacional.

7 pm: Iluminación de la ciudad.

8 pm: Retreta de gala por la banda del Batallón "Pichincha" frente al alojamiento del señor Presidente de la República.

9 pm: Velada literario-musical ofrecida a Otavalo por un grupo de artistas del Batallón "Pichincha".

Cine público en la plaza 24 de Mayo.

1 de noviembre

5 am: Dianas y aires marciales por las bandas de guerra y músicos del Batallón "Pichincha" recorriendo las calles principales.

8 am: Izada de la Bandera Patria en los edificios públicos y privados.

8:30 am: El señor Ministro de Obras Públicas inauguró los trabajos de canalización de la ciudad, obra que el Gobierno tomó a su cargo.

9 am: Inauguración en la Escuela "Diez de Agosto" y de la biblioteca "América".

9:30 am: Encuentro de fútbol entre el equipo del Grupo Deportivo del Ministerio de Hacienda, integrado por los mejores deportistas de la Capital, y el "Seleccionado Otavaleño". Premio municipal.

5pm: Se arrió el Pabellón Nacional.

7 pm: Iluminación general de la ciudad.

8 pm: Retreta de gala en la plaza "Bolívar".

9 pm: Cine en la plaza "24 de Mayo"

En la laguna de San Pablo

1:30 pm: Concurso de bandas del Cantón. Premio municipal.

2 pm: Regatas

3 pm: Concurso de natación. Premio del Comité "Pro-Ferrocarril".

4 pm: Llamado dedicado al pueblo.

5 pm: Picnic que los comités "Pro-Ferrocarril", a nombre del pueblo otavaleño, ofrecen al señor Presidente de la República y su comitiva oficial.

7 pm: Fiesta veneciana.

2 de noviembre

9 am: La señora doña Teresa Valdiviezo obsequió dinero a los pobres.

10 am: Entrega a la "Liga de Caridad" de una tarjeta conmemorativa obsequiada por el señor don Alfonso Barba.

3 de noviembre

9 am: Corrida de cintas en bicicletas, por miembros del Club "24 de Mayo".

3 pm: Matinée por un grupo de artistas del batallón "Pichincha".

En el día 4, 5, 6 y 7 se celebrarán Fiestas Populares.

OTAVALO EN 1928

HERNÁN JARAMILLO CISNEROS

Otavalo, donde no quedó una sola casa en pie después del terremoto del 16 de agosto de 1868, tuvo que soportar la muerte de miles de personas y la pérdida de los bienes familiares logrados con trabajo y mucho sacrificio. A esta dura realidad se sumó un triste éxodo de las familias que salieron de la tierra amada en búsqueda de seguridad y nuevas oportunidades de vida. Para diciembre de ese año, muchos otavaleños habían regresado al suelo donde nacieron para seguir trabajando con el propósito de sostener honradamente a sus seres queridos.

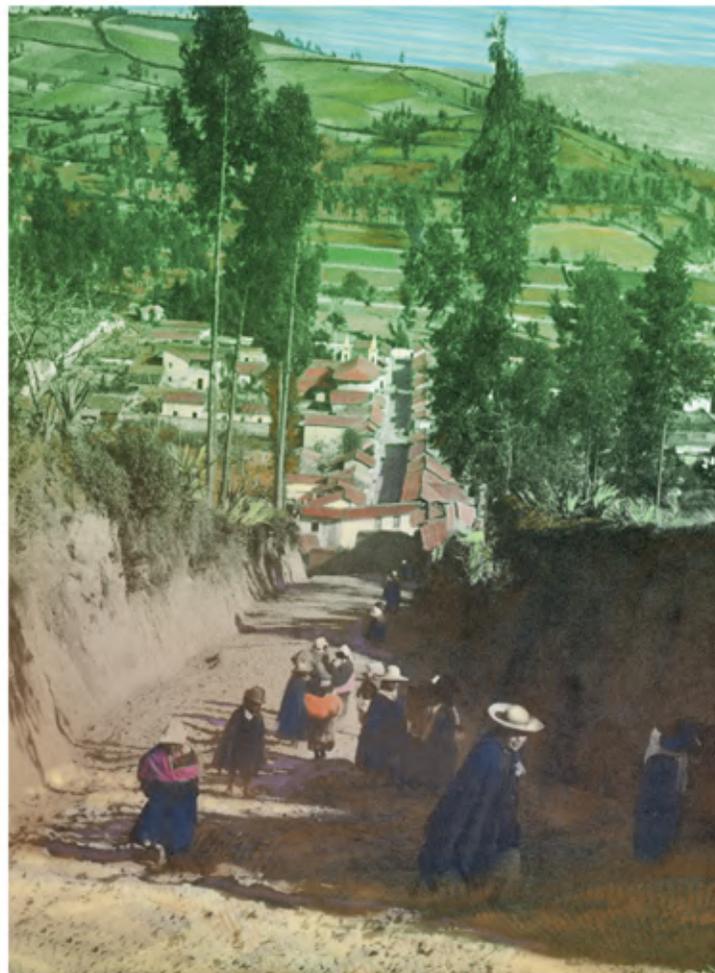
Por estos años, Otavalo ya está de nuevo en pie. El concejo municipal ha trabajado de manera eficiente para dotar a la ciudad de calles, plazas y otros servicios públicos: la antigua plaza *Bolívar* ha sido transformada en parque y sus jardines están protegidos por artísticas verjas de hierro. En el centro luce una hermosa pileta con caballitos, importada desde Alemania. Al costado sur se trabaja, desde hace algunos años, la nueva casa del cabildo: construcción de estilo moderno donde atenderán oficinas de carácter municipal y nacional.

La nueva iglesia de San Luis se alza imponente ahora ubicada junto a la plaza de los jardines; cuenta con capilla propia el Señor de las Angustias, imagen muy querida y venerada por los otavaleños; la orden franciscana que salió de Otavalo luego del terremoto de 1868 está de vuelta y ha terminado la fachada del templo El Jordán, el hermoso portón de la iglesia y el convento. La más nueva de las iglesias de Otavalo, San Francisco, congrega a los feligreses del sector sur de la ciudad.

La plaza *24 de mayo* es amplia y acoge a muchos comerciantes y compradores en las ferias de los sábados; además, sirve para la práctica del fútbol, que ha tenido buena acogida en nuestro medio. Allí también se practican dos deportes tradicionales: la pelota de mano y la pelota

de guante. En un costado de la plaza se construyó el portal municipal que utilizan como improvisado dormitorio los campesinos que acuden a la feria semanal.

En el lado norte de la plaza luce la sede de la 'Sociedad Artística', entidad fundada en 1909, que cuenta con escuela nocturna y biblioteca para obreros. Junto al local mencionado se alza un inmueble moderno, construido con el dinero legado por el filántropo Modesto Jaramillo Egas a la municipalidad de Otavalo, con el fin de que se implemente una escuela católica, propósito que no parece que se va a cumplir pronto. El edificio ha sido denominado oficialmente con el nombre del benefactor.



La práctica de deportes es muy importante en nuestro medio, el 'Sport Club 24 de Mayo', entidad fundada en 1917, cuenta con varios galardones obtenidos en sus encuentros de fútbol; el grupo deportivo '31 de Octubre' está compuesto por jóvenes artesanos y hay esperanzas en dos cuadros nuevos, el 'Rayo' y el 'América'.

Las vigentes instituciones de carácter social realizan gran actividad: la 'Liga de Caridad' trabaja en la construcción de un hospital para la ciudad; el 'Club Progreso', exponente de la cultura social de Otavalo; el 'Comité Central Pro Inauguración del Ferrocarril' y el 'Comité de Señoras y Señoritas Pro Inauguración del Ferrocarril' se preocupan por el éxito de los festejos ante la llegada del moderno medio de transporte a la ciudad.

En el campo educativo, Otavalo cuenta con tres escuelas: la de niñas 'Gabriela Mistral', recientemente fundada; la 'Inmaculada Concepción', regentada por las Hermanas de la Caridad; la de varones 'Diez de Agosto', que aplica modernos procedimientos pedagógicos en la enseñanza.

Algunos centros de trabajo imprescindibles son: la fábrica de hilados y tejidos de algodón 'La Joya', cuyo gerente es Nicolás Guillén; también la fábrica de hilados y tejidos de algodón 'San Pedro', dirigida por su propietario, Alfonso Pérez Pallares. Las factorías mencionadas producen casinetes, franelas y lienzos que se venden en el norte del país y el sur de Colombia. La fábrica 'Hatunyacu', dirigida por Segundo Miguel Pinto, se especializa en tejidos de punto y tiene un taller de confección donde trabajan mujeres jóvenes de la localidad.

Está en total vigencia el trabajo artesanal: herrería, carpintería, sastrería, zapatería, hojalatería, tallado de cacho, etc. En Otavalo se elabora jabón, gaseosas y son muy solicitados los productos de la 'Cervecería Imbabura'.

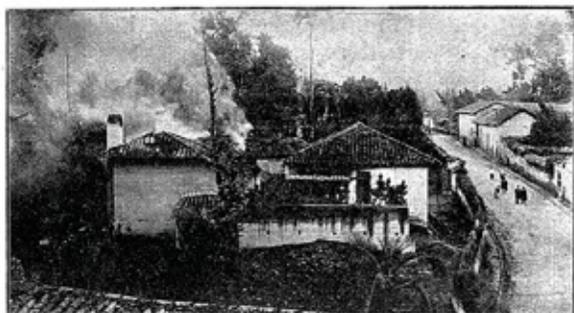
En los alrededores de la ciudad alcanzan merecida aceptación varios productos elaborados por artesanos indígenas: ponchos, cobijas, bufandas, chalinas, bayetas, en general productos de lana, que son trabajados en Ilumán, Pinsaquí, Peguche, Quinchuquí, Pucará, Agato y Carabuela; en San Juan, Asama y Quichinche hay tejedores de 'macanas' y lienzos de algodón. En San Rafael y Camuendo se tejen esteras y 'aventadores' con la totora que crece a orillas de la laguna San Pablo; en Punyaro, Imbabuela y Santiaguillo se confecciona cestos, canastas y petacas utilizando la corteza del 'suro' que crece en los páramos cercanos.

Son muy productivas las haciendas cercanas a la ciudad: Cambugán y Chichabo, de Aquiles Jarrín Espinosa, abastecen de cereales a Otavalo, Ibarra y Quito; la leche que se consume en la ciudad proviene de la quinta San Sebastián, de doña Mercedes Auz de Arregui; las haciendas Perugachi y Pastaví ofrecen al mercado cereales y leche de superior calidad, su propietaria es la señora Luz María Freile de Zaldumbide. Las hortalizas provienen de los huertos caseros.

El trabajo creativo, público y privado, se advierte en todos los espacios de la pequeña ciudad.

CERVECERIA "IMBABURA"

Otavalo - Ecuador



Gran elaboración de cervezas: CRISTAL, RUBIA, NEGRA

Fabricadas con materiales seleccionados.

EL FERROCARRIL DEL NORTE

El 16 de enero de 1909, el presidente Eloy Alfaro, en representación del Gobierno ecuatoriano, firmó el contrato con el contratista Archer Harman para la construcción de un "ferrocarril electrificado" que vincule las ciudades de Quito e Ibarra. Sin embargo, el 11 de agosto de 1911 fue obligado a dimitir la Presidencia de la República y fue forzado a buscar asilo en la embajada de Chile para, posteriormente, exiliarse a Panamá. El día anterior se había nombrado Presidente Interino al señor Carlos Freile Zaldumbide.

No fue sino hasta la administración del General Leonidas Plaza Gutiérrez, en su segundo gobierno (1912 - 1916), que se suscribió un contrato con el señor Norberto Kingler para la construcción del ferrocarril Quito-San Lorenzo. Así se dio comienzo a los trabajos desde Quito el 21 de julio de 1915.

¿CÓMO SE VIAJABA A QUITO ANTES DEL FERROCARRIL?

Viajar a Quito solo podía hacerse por una ruta: atravesando Mojanda. Este camino les costaba dos días durísimos e intensos a quienes viajaban a pie, y un día a quienes podían cruzarlo a caballo.

Entre Otavalo y Quito se enviaban y recibían mensajes a través de los arrieros de Quichinche, quienes también se encargaban de llevar encomiendas de una ciudad a otra, especialmente a los estudiantes cuyas familias podían educarlos en la capital.

Avanzando por el camino de Los Azahares, se salía a Curubí donde había un tambo para comer y reposar; de allí se llegaba a Malchinguí y finalmente a Pomasqui. Los arrieros dejaban las cargas principales en los Tambos de los Negretes, situado a dos cuadras de la mansión del "Conde Casa Jijón y Marqués de San José", en Quito.

NOVEDADES

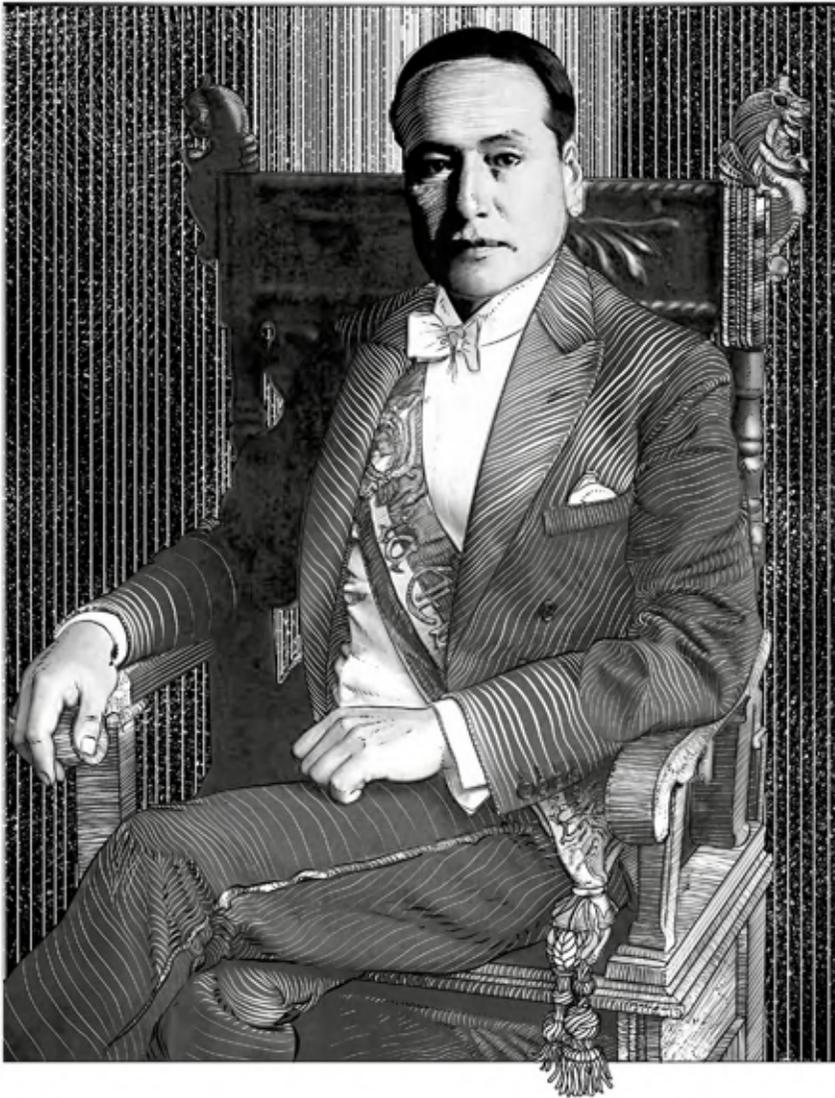
Artículos de Fantasía. Mercaderías en general. Variado surtido. Precios baratos.

C. ALONSO UBIDIA.

Otavalo-Ecuador.

ENTREVISTA AL PRESIDENTE ISIDRO AYORA

LIMBARDO CABASCANGO



tavalo está de plácemes: ¡un presidente en persona nos visita! Además, uno que es miembro de nuestros pueblos ancestrales más grandes y antiguos. Las noticias que de él nos han llegado a través de la radio, durante los últimos años, no hacen sino aumentar nuestra admiración: la primera cesárea y la primera extracción de mamas en el país se las debemos a él, el Dr. Isidro Ayora, junto al Dr. Francisco Cousín. En 1918 creó la Escuela de Enfermeras y en 1924 la primera Casa Cuna. Como concejal de Quito, en 1924, empezó la canalización de la ciudad capital e hizo que el agua potable llegara a la población. Sin duda, un hombre eminente, que no debe superar los 50 años y que no oculta su energía y vitalidad.

Tuve la suerte de entrevistarlo y adentrarme en su vida. Después de saludarlo y de las formalidades respectivas, le pregunté:

—Señor doctor, ¿desde niño pensó en ser médico?

—La verdad es que no. Pasé muchas temporadas en el campo y fui el discursador de orden de mi clase. A los 10 años, en 1889, recibí al Obispo español Masiá con un discurso y aquello se publicó en la revista “El Labaro”. Pero claro, cuando emprendí ya los estudios de medicina, las cosas cambiaron: en 1901, a los 22 años, edité en poco más de 20 páginas mis “Apuntes de Patología general” donde más que al médico se veía al maestro, posiblemente.

—Dejar Loja, su ciudad, y viajar a la capital debió ser algo increíble.

—Sí, fue un viaje de nada menos que 15 días. Empezaba la época del Gral. Alfaro y yo me vine a Quito en compañía de Segundo Montero Carrión, mi condiscípulo de siempre. Me alojé en casa de un tío mío que desempeñaba un cargo en aquel gobierno y se llamaba Manuel Benigno Cueva. Su presencia y la posibilidad de vivienda gratis estimularon mi viaje: primero fui a Cuenca, luego a Guayaquil y de allí a Quito en verano, porque en invierno era intransitable. Recuerde que además no había tren. Le hablo de 1897.

—¿Cuál fue el maestro que más le impresionó en la facultad de Quito?

—Sin duda, el Dr. Ascencio Gándara. ¡Era un sabio! Vivía a pocos metros de la Plaza Grande, y tuve la suerte de estar entre las últimas promociones que gozaron de sus enseñanzas. Murió en 1902, y yo me atreví a publicar el “Elogio Fúnebre”, un texto de 17 páginas en su honor. Ese trabajo fue republicado un par de veces.

—¿Siente usted que le debe algo al general Alfaro?

—Alfaro se enojó con el vicepresidente, que era mi tío, el Dr. Cueva. Pasamos momentos muy duros. Pero el problema no era Alfaro sino los regímenes liberales que eran progresistas. Más que a él, yo le debo mucho a la generosidad del Gral. Plaza. En enero y febrero de 1905, a los 26 años, edité “Leyes Biológicas Y Sus Aplicaciones En Patología Y Terapéutica”, y poco después de su publicación, el presidente Plaza me llamó y me dijo: ¿Quieres viajar a especializarte en Alemania? Yo le dije que me encantaría. Y así fue que viajé con dos compañeros más, uno de ellos Ángel Sáenz Corral.

Pensé, para mis adentros, que un indio en Alemania debió llamar poderosamente la atención.

—Y, al volver, ¿a qué se dedicó? ¿A la Cátedra, a atender pacientes ya formar su propia clínica?

—A todo eso, justamente. En el año 1913 me asocié con el Dr. Ricardo Villavicencio para la clínica. Con él, además, editamos un Reglamento de 11 páginas, y en 1922, cuando celebramos el Centenario de Pichincha, editamos un escrito histórico.

—¿Ya tenía Ud. ideas políticas claras en esa época?

—Muchas. Mi contacto con el Dr. Cueva fue alumbrador en mi vida; pensaba que, por un lado, debía nacer un nuevo Liberalismo o acaso un socialismo para que creciera el país. Pero, sobre todo, había que cortar varias cabezas de sinvergüenzas que eran los pseudo orientadores de la opinión pública.

Pero mis contactos de esos cuatro años en Alemania fueron irradiantes. Cuando yo llegué allá, en el año 1905, era un estado federativo constitucional, sometido a un Emperador, jefe absoluto del Ejecutivo. Para mí, esa era una condición clave. Cuando Alemania perdió la Guerra de 1918 derramé abundantes lágrimas. Pero es un pueblo ejemplo que se levanta en poco tiempo. Volverá a tener problemas y volverá a levantarse mucho más arriba. Usted se acordará de mis vaticinios.

—¿A qué cabezas se refiere usted?

—A los banqueros y los periodistas. Por eso apenas fui parte del poder como Ministro de la II Junta juliana en enero de 1926, empecé a gestar la clausura de diario "El Guante" en Guayaquil y de "El día", en Quito, dirigido por un hombre nefasto, penosamente de origen otavaleño, Ricardo Jaramillo. Pero además había bancos y banqueros privados que debían ir a la cárcel. Mis objetivos eran bien claros. Había que cortar las cabezas de Pío Jaramillo y de Leonidas García, hombres muy inteligentes, pero con maldad en el alma. Los dos fueron desterrados.

—En este sentido, ¿Ud. sigue los pasos de García Moreno, acaso?

—Como ejecutivo fuerte, sí, pero a él le faltó un cuerpo federativo nacional, él solo tenía un gobernador de primera que era Martínez, en Ambato. El de Guayaquil, Vicente Santisteban, era un papanatas, y el Cuenca, Carlos Ordóñez, era corrupto.

—¿Cuáles fueron sus primeros pasos reales en el desarrollo político?

—El proyecto de Ley de Asistencia Pública en 1916, y el Proyecto de Plan General de Estudios de Medicina, en el mismo año. Y seguramente mi trabajo de 1925 sobre

Reorganización de los Hospitales Ecuatorianos, pues sin salud, no hay desarrollo.

Lo demás fue la llegada de la Misión Kenmerer, a ella le debemos La Ley orgánica de Hacienda; la ley de aduanas; la ley de Patrimonio territorial del Estado; el código de Policía Sanitaria; la ley orgánica del Banco Central; la ley de cheques, entre otras.

Y están listas: la ley de estanco de fósforos; la ley de Timbres; las leyes de Jubilación, Montepío, Aborro y cooperativismo; la ley de servicio diplomático -porque aquí se cree que hay dos apellidos que constituyen requisito para entrar a Cancillería y eso es ridículo-; los asuntos del Banco Hipotecario y muchos otros asuntos que estoy tratando.

—¿Usted ha dejado de ser liberal?

—Imposible, señor. Nací en ese seno y moriré en él, pero quiero y profeso ser liberal de orden, sin sectarismos. Eso es todo.

—¿Su obra para Imbabura, señor doctor, se ha realizado?

—Mire, señor, estoy en deuda con Imbabura. En los últimos años he logrado hacer 60 obras por la provincia de Pichincha y por Quito, y apenas esto por Imbabura: La Escuela de los Hermanos Cristianos en Ibarra, El baño antibacteriano en la hacienda de Cusín con enorme población indígena, El palacio municipal de Cotacachi, El monumento de González Suárez en Ibarra.

Antes de despedirme siento un cosquilleo interno y, al final, decidí preguntarle.

—Doctor, el que un indio haya llegado al poder es un hecho histórico. ¿Qué me dice usted?

Ahora se echó a reír antes de contestar:

—Señor periodista, no soy indio. Pero sí tengo sangre india y la tengo por los dos lados.

TIPOGRAFIA PINTO G.

Material selecto. Atiende toda clase de trabajos, especialmente obras de lujo en variados colores. Se garantiza esmero y cumplimiento.

Carrera Rocafuerte.—Otavalo.

OTAVALO Y LA POLÍTICA ECONÓMICA DE ISIDRO AYORA

JORGE MANTILLA SALGADO

En los últimos años, vertiginosos cambios han reestructurado el panorama económico de nuestro país. La llamada Revolución Juliana, materializada en las dos Juntas Provisionales y en el gobierno de Isidro Ayora, ha propuesto reformas significativas en el campo de la política tributaria. Recientemente, mi colega M.E.G. publicó un artículo en el periódico amigo "Imbabura", poniendo de manifiesto los problemas que la política impositiva del gobierno de Ayora ha supuesto para Otavalo. Es en este escenario, y coincidiendo con dos acontecimientos de suma trascendencia —la llegada del ferrocarril y la visita de Ayora a nuestra ciudad—, que me he impuesto la tarea de ofrecer a nuestros conciudadanos una exposición directa y accesible sobre el panorama económico y tributario que se cierne sobre la patria en general y sobre nuestra ciudad en particular.

Para empezar, las decisiones económicas de Ayora están fuertemente influenciadas por la asesoría de la Misión Norteamericana dirigida por el profesor de Princeton, Edwin Kemmerer. Este no es el primer ejercicio de asesoría estatal desarrollado por el economista norteamericano, quien previamente ha colaborado con los gobiernos de Filipinas (1904-1906), México (1917), Guatemala (1919), Colombia (1923) y Chile (1925). El propósito central del plan económico del gobierno de Ayora, bajo la supervisión de Kemmerer, es la reestructuración de las finanzas públicas, la institucionalización del Estado, y la formación de un sistema monetario y financiero centralizado. En este marco, por ejemplo, se han dado pasos importantes para la creación de un Banco Central y una Superintendencia de Bancos; acciones encaminadas a romper la hegemonía del sector bancario de Guayaquil y Quito.

Sobre la centralización de las finanzas públicas, debemos recordar que hasta antes de 1925 las provincias podían generar sus propios impuestos especiales, y existían juntas autónomas y privadas para la administración de recaudaciones y gastos. Con las reformas de Ayora, el Estado pasó a tener el control de los tributos a nivel nacional. Además, los contratos que las municipalidades y las juntas especiales habían celebrado con individuos o corporaciones privadas han sido revisados. Mención especial merecen los llamados estancos, productos convertidos en monopolio del Estado. En la actualidad, en Ecuador existen cinco estancos: alcoholes, tabaco, sal, fósforo y explosivos. Previamente estos productos generaban ingresos directos para las municipalidades; ahora su manejo es potestad del Estado central.

M.E.G. en su artículo en el periódico "Imbabura", calcula que las reformas de Ayora hicieron que los fondos destinados para Otavalo se redujesen en un 41,01 por ciento entre 1925 y 1927, pasando de 68.061,26 a 40.154,12 Sucres. Por otra parte, en cuanto a los impuestos que el Estado recibe por parte de Otavalo, en el año de 1927 estos se calculan en 375,481.58 sucres, según el siguiente desglose:

Rubro	Monto
Producto de aguardiente	\$ 262.084,30
Alcabalas	\$ 14.941,51
Registros	\$ 1.864,20
Timbres postales, telegráficos, fijos y móviles	\$ 9.297,33
Impuesto a las ventas	\$ 7.163,11
Predios rústicos	\$ 30.299,73
Sal, incluyendo los sacos vacíos	\$ 24.831,00
Utilidad neta en el estanco de tabaco	\$ 20.000,00
Por el impuesto a la renta en capitales en giro y otros más	\$ 15.000,00

Los datos plantean dos conclusiones: 1) Otavalo recibe menos dinero desde el Estado en comparación a 1925, y 2) Otavalo recibe menos dinero que los impuestos que la ciudad genera. M.E.G. ha sido contundente en cuanto a las afectaciones que estas políticas tienen sobre el desarrollo de la ciudad en materia de educación, salud o servicios públicos. Aquí, más allá de tomar partida en esta polémica (la presencia de Ayora sin duda será poco grata para algunos otavaleños), quiero cerrar esperando que llegada del presidente a nuestra ciudad pueda abrir el debate sobre el rol del Estado en la economía, pues sospecho que de esta discusión depende nuestro futuro y el de las futuras generaciones.

DANIEL ANTONIO GUZMAN

Librería Escolar y religiosa. Papelería y útiles de escritorio.

Material fotográfico. Estampas, medallas y rosarios. Tarjetas postales y de bautizo. Hilos de varias clases, especialmente de Alejandría. Artículos de Bazar en general.

Importación directa de Europa y Estados Unidos.
Al por mayor, notables descuentos.

OTAVALO-ECUADOR S. A.

✦ VISITE EL ALMACEN DE DASSUM Hnos. ✦

LA HISTORIA DEL FERROCARRIL Y LA VIEJA RUTA DEL PAILÓN

BENJAMÍN L. QUIROGA



convertía en una excelente opción para el comercio marítimo. Años después, durante el gobierno de Alfredo Baquerizo Moreno, el proyecto recibió un nuevo impulso con la ratificación de los estudios británicos. Finalmente, se decidió que San Lorenzo del Pailón sería el punto terminal del ferrocarril, con la empresa alemana Orestein y Koppel como encargada de los estudios técnicos.

Entre 1867 y 1886, embarcaciones inglesas de hasta tres mástiles ingresaban regularmente al puerto de Pailón, para cargar hasta 300 quintales de tagua, un producto de alta demanda. Posteriormente, entre 1887 y 1889, la Compañía Grindale arrendó las tierras de la Ecuador Land Company, lo que aumentó significativamente

las exportaciones. Sin embargo, la creciente presencia británica en la región no estuvo exenta de tensiones. La Pailón Company, sucesora de Grindale, enfrentó un conflicto entre el gerente británico, Mr. Thompson, y los pobladores locales de San Lorenzo. El incidente llevó al gobierno británico a enviar un buque de guerra de 6.000 toneladas para “proteger sus intereses”, mostrando la influencia y el poder que los ingleses ejercían en la zona.

Para los pobladores de San Lorenzo, el puerto, que estaba bajo el control de la *Ecuador Land Company* por pago de la deuda externa, convirtió a los lugareños en colonos en su propia tierra, lo que terminó por privarlos de sus derechos constitucionales como ecuatorianos. La monopolización económica era tal, que los ingleses incluso llegaron a emitir una moneda propia en la región, conocida como “el Pailón”, consolidando aún más su poder.



urante décadas, la ruta al Pailón fue el epicentro de ambiciosos proyectos ferroviarios que nunca llegaron a materializarse por completo, a pesar de los involucrados. Entre los principales interesados fueron: el proyecto de explotación de la zona de comerciantes británicos, el proyecto de construcción del Barón Van Dedem y el proyecto de 1896 propuesto a las municipalidades por Manuel Freire Donoso para constituir el Banco del Porvenir, cuyo objetivo era financiar un ferrocarril que conectara el norte con el sur del país. Sin embargo, ninguno de estos planes logró consolidarse.

Este proyecto ferroviario inició en 1837, cuando se realizaron los estudios que determinaron que el puerto en la bahía del Pailón, en San Lorenzo, tenía condiciones ideales para convertirse en un importante punto de conexión. Los ingleses confirmaron que buques de hasta 7.000 toneladas podían fondear en sus aguas, lo que lo

LA PROPUESTA DEL BARÓN VAN DEDEM: PUERTO EN ESMERALDAS Y FERROCARRIL HACIA IBARRA

BENJAMÍN L. QUIROGA



En representación de la compañía del Barón Van Dedem, el señor J.F. Steffan expuso ante la Asamblea Nacional de 1906 el proyecto que buscaba conectar la costa de Esmeraldas con la Sierra ecuatoriana a través de una línea ferroviaria que partiría desde un puerto en el norte de Esmeraldas, pasando por Ibarra y, eventualmente, llegaría a Quito.

Steffan explicó que, si bien el contrato original no contemplaba de inmediato la extensión hasta la capital ecuatoriana, debido a un acuerdo vigente entre el Gobierno y Archer Harman para la prolongación de la vía férrea del sur, esta posibilidad no estaba descartada. “Estamos listos para continuar la obra hasta Quito en cuanto se libere la concesión actual o mediante un acuerdo adicional”, afirmó, dejando claro que la empresa estuvo dispuesta a completar el trazado hasta su “término natural”.

Steffan detalló que la compañía solicitó al Gobierno ecuatoriano una garantía del 5.5% anual sobre el capital invertido en la obra, que se mantendría durante 33 años, y solo comenzaría a aplicarse una vez que la línea férrea estuviera concluida y en funcionamiento.

El contrato propuesto constaba de 24 cláusulas, los puntos más importantes que pudimos resumir son: el ferrocarril, que debía partir desde un punto por determinar en la costa, sería de tracción eléctrica o a vapor, con una vía de ancho de 1,065 metros. La construcción del puerto incluiría muelles y diques para recibir buques de hasta 1,500 toneladas, así como la instalación de dos faros de alta potencia para facilitar la navegación. El trazado de la línea ferroviaria sería definido por ingenieros de la empresa y del gobierno, y se esperaba que las obras iniciaran en un plazo de 18 meses tras la formalización del contrato.

Entre los beneficios acordados, se contempló el transporte gratuito para la correspondencia oficial y los altos funcionarios del Estado, así como descuentos del 50% para empleados públicos y militares. Además, la compañía se comprometía a emplear al menos un tercio de trabajadores ecuatorianos y garantizaba un beneficio neto del 10% anual para el gobierno durante los primeros 15 años de operación.

El proyecto otorgó a la compañía del Barón Van Dedem una exclusividad de 50 años para la explotación del ferrocarril Esmeraldas-Ibarra, con la opción de prolongar la

línea hasta Quito. Además, la tarifa máxima para los pasajes sería de cuatro centavos por kilómetro en primera clase, y el transporte de mercancías se cobraría a un máximo de ocho centavos por tonelada.

En 1908, el Ministro de lo Interior, la Policía, Beneficencia, Obras públicas, Amalio Puga, presentó un informe detallando el estado del contrato firmado con el Barón Van Dedem para la construcción del ferrocarril del Pailón a Quito. Según el informe, el contrato fue celebrado conforme a las bases aprobadas por la Asamblea Nacional, y el contratista depositó, como garantía, cinco mil sucres en la sucursal del Banco Comercial y Agrícola.

Sin embargo, a pesar de haber vencido el plazo el 14 de marzo de 1908, el depósito permanecía en el Banco Pichincha. La razón principal era que el Congreso debía resolver si exoneraba a Van Dedem de hacer efectivo dicho depósito. Según el representante del Barón, J.F. Steffan, el contrato no pudo llevarse a cabo debido a la desconfianza generada entre los inversionistas europeos, producto de una campaña de difamación que afectó el crédito ecuatoriano, impulsada por sectores opositores al Gobierno.

El Ministro también destacó la importancia estratégica de este proyecto ferroviario, señalando que los ferrocarriles jugarán un papel crucial en la transformación de la república. “*El progreso, el refinamiento de la civilización y la abundancia llegarán para transformar por completo la tierra y la sociedad*”, afirmó, refiriéndose a la necesidad de tres líneas ferroviarias esenciales: la de Babía de Caráquez, la del Oriente, y el ferrocarril del Pailón. Este último, en particular, fue descrito como “la segunda arteria aorta del país”, que permitiría conectar las ricas provincias del norte con la sierra y superar las barreras montañosas que dividen la nación.

El informe también reveló que, a pesar de que Van Dedem no pudo cumplir con el contrato, el depósito siguió a favor de la nación. Sin embargo, el Sr. Steffan informó al Gobierno que tenía el respaldo de dos empresarios europeos, Albert de Marchena y Fernando Raul Schmatzer, de París, quienes estuvieron interesados en gestionar la concesión del ferrocarril del Pailón. Ante esta situación, el Gobierno solicitó al Cónsul en París que investigase la honorabilidad y seriedad de estos empresarios antes de avanzar en las negociaciones para la construcción de la línea ferroviaria. Todo este proceso no se llegó a cumplir.

PRIMEROS PASOS: UNA MINGA HISTÓRICA EN IMBABURA

ALBERTO SUÁREZ DÁVILA



En 1917, cuando los trabajos de construcción de los terraplenes para el Ferrocarril ya habían iniciado en Quito, Imbabura aguardaba todavía la orden para empezar su labor. Esta llegó, finalmente, en el mes de Julio. El 10 de agosto de 1917 arrancó la construcción de la ruta férrea para Imbabura.

La tarea que nuestra provincia se comprometió a realizar era aparentemente sencilla, pero en verdad requería de un esfuerzo titánico: desde Ibarra hasta la frontera con Pichincha se debía trazar los terraplenes sobre los que se asentarían los rieles del ferrocarril. Para cumplir con este objetivo, se convocó a una Minga a nivel provincial. Esta labor no pudo haber sido realizada de otra forma: Imbabura no tenía los recursos para contratar trabajadores, como sucedía en Quito, por lo que la cooperación comunitaria fue indispensable.

El Canónigo Pasquel dijo a los que estábamos allí: “os habéis congregado aquí para jurar que la obra se llevará a cabo a través de todo obstáculo y que, de ser necesario, se fertilizará el suelo de Imbabura con nuestra sangre...”. Así lo creímos y así juramos. Seis mil manos levantadas al unísono aprobaron, en silencio, listas para preparar el terreno por el que se extenderían las cintas plateadas que permitirían al titánico ferrocarril llegar a las orillas de nuestras casas.

Cinco días después, el 15 de agosto, un contingente de Cotacachi se unió al trabajo: 347 hombres provenientes de las distintas comunidades. Desde entonces, la minga por los terraplenes se organizó bajo un sistema de relevos: día a día llegaban los contingentes de distintas localidades a continuar el trabajo realizado por el grupo del día anterior. Así avanzamos, kilómetro a kilómetro, tomando la posta al empezar el día y entregándosela a nuevos trabajadores al caer la noche.

El día 18 llegaron 250 hombres de Zuleta; el 19, 600 ibarreños y 500 hombres de Carabuela, San Antonio y Angochagua. Esos días se completaron seis kilómetros del camino. Con el pasar de las jornadas, las distintas parcialidades de Otavalo e Ibarra se fueron sumando, aportando hombres, mujeres y herramientas. A final de agosto, Tumbabiro, Cahuasquí, Imantag habían enviado contingentes de 300 hombres. También las haciendas empezaron a unirse a la faena: las primeras fueron Yahuarcocha y Yacucalle, que enviaron a sus peones para aportar a la minga. Poco después llegó un grupo de 250 negros del Chota y trabajadores de Pimampiro y Ambuquí.

En septiembre, más de cuatro mil otavaleños marcharon para apoyar en la construcción de los terraplenes que ya estaban cerca de llegar a su ciudad. Hombres y mujeres trabajaron removiendo la tierra, arrancando malezas

y vegetación, retirando piedras, aplanando el suelo con las palas y con sus pies. Conmovidos por la voluntad de los mingueros, los barrios de Otavalo se unieron a las jornadas, e incluso las familias más acomodadas decidieron aportar con dinero para atender y alimentar a los trabajadores en las horas de descanso. Las fábricas La Joya y San Pedro donaron incontables cantidades de dinero para comprar herramientas, alimentos, medicinas y otras necesidades que la minga, cada vez más numerosa, demandaba.

La minga se volvió, poco a poco, un espacio que abarcaba todos los lugares de la sociedad imbabureña. Si bien es cierto que al principio se sostuvo, en gran parte, con el trabajo de las comunidades y parcialidades de

Otavalo e Ibarra, con el tiempo se sumaron trabajadores de distintos sectores sociales. En ese mes de septiembre trabajaron los empleados municipales de Ibarra y el Colegio Teodoro Gómez de la Torre aportó con mano de obra estudiantil y docente. La hacienda Mascarilla se unió a la faena y también el Batallón Vencedores del ejército nacional. Atuntaqui, San Roque, Aluburo se sumaron a la minga pocos días después. Y más de 800 mujeres de Caranqui trabajaron colocando piedras en los lugares donde se realizarían las alcantarillas. Hasta contingentes del Carchi llegaron, portando en sus sombreros una cinta blanca que llevaba escrita: «Imbabureños, ¡viva el ferrocarril!».

DESDE PINSAQUÍ HASTA CAYAMBE

El 15 de enero de 1918, en Pinsaquí, Otavalo recibió la obra realizada: se habían terminado los primeros 19 kilómetros desde Ibarra hasta el Valle del Amanecer. El presidente del municipio de Ibarra, A. Recalde, agradeció en discurso público el esfuerzo realizado por los Otavaleños, imprescindible fuerza humana sin la cual la tarea habría sido imposible de realizar.

Después de los 19 kilómetros iniciales comenzaba la sección más larga y complicada del camino. Pero poco importaban las posibles y las prometidas dificultades. Rápidamente, Otavalo organizó varias Mingas para continuar con el trabajo. La primera empezó el 03 de febrero, y en ella participaron 200 trabajadores de Ilumán, 500 de El Jordán, 300 de San Luis y Quichinche, 175 de San Rafael y 160 de González Suárez, que trabajaron en cada una de las parroquias, avanzando con la tarea encomendada. En el mes de marzo se inició una segunda minga, donde participaron 500 personas de San Pablo y varios contingentes de Monserrate, Cotacachi, Peguche. A mediados de este mes se registraron más de 4400 hombres trabajando en la minga. Algunas localidades de Otavalo—incluyendo barrios y parroquias urbanas— trabajaron ocho días seguidos. Las mujeres de Espejo y de Quichinche trabajaron por el sector de Reyloma, ayudadas por la escuela Diez de Agosto y de varios clubes, organizaciones sociales y grupos de amigos. Nombrar a todas las parcialidades y localidades que enviaron hombres para el trabajo, día tras día, sería una tarea extensa y digna de todo un tratado que, esperamos, algún día vea la luz.

El 09 de octubre de 1919, en tierras cayambeñas, se entregó la obra realizada por los imbabureños. La minga sembrada en Otavalo e Ibarra entregaba sus frutos a Pichincha: los 31 km entre Ibarra y Cayambe habían sido concluidos. Agotados pero orgullosos, más anhelantes que

cansados, 8 mil hombres de Otavalo y sus comunidades se reunieron para celebrar el fin de su trabajo.

El gobernador de Pichincha, el Dr. Villalba, reconoció públicamente la labor de los Otavaleños, y felicitó al Jefe Político de Otavalo, Alberto Egas, quien había coordinado las migas. El trabajo de nuestros mingueros, vecinos, paisanos, comuneros, había concluido después de 31 kilómetros. Los trabajadores de Quito llevaban apenas 24 kilómetros, a pesar de haber iniciado antes. ¿Qué otra prueba se necesita para afirmar que la minga es una forma de trabajo indispensable, capaz de mover a todo un pueblo a unirse por una causa común?

COMUNICADO DE LA LIGA DE CARIDAD

La Liga de la Caridad de Otavalo entregó una tarjeta de plata a la Reverenda Madre Sor Lucía Sorgniard, como gratitud por su trabajo y reconocimiento de su labor benéfica antes de su partida de Otavalo.

Sor Lucía se destacó como Superiora del Colegio de las Hermanas de la Caridad, y es a su iniciativa y trabajo perseverante que les debemos la creación de nuestro Hospital.

Este reconocimiento público fue firmado por: Mercedes Auz, presidenta de la Liga de la Caridad; Zofía Rosa, vicepresidenta; Mariana de Coronel, Carlota O. de Jarrín, María Luisa de Bosano, Consejeras; Celia Carrera de Orbe, Georgina de Alvarado, Hortensia de Aguirre, Suplentes; Dolores T. de Venalcázar, Tesorera; y Aurelia Jarrín, Secretaria.

ACCIDENTE FERROVIARIO EN ESPEJO

BENJAMÍN L. QUIROGA



El pasado 3 de octubre, un grave accidente tuvo lugar en la línea del ferrocarril Quito-Esmeraldas, en la zona conocida como Espejo, hiriendo a varios altos funcionarios de la obra, incluido el Ingeniero Director, Pinto Guzmán. El incidente se atribuyó a la desobediencia del conductor de la locomotora, Julio Dueñas, quien no respetó las órdenes de detenerse en San Rafael.

El tren de pasajeros, conducido por el maquinista Cienfuegos, salió de la estación de Chiriacu a las seis y media de la mañana. Mientras tanto, el ingeniero Pinto, acompañado por el Oficial Pagador Alfonso Mora, el apuntador Efraín Soasti, el sobrestante Carlos Viteri y un joven ayudante, se desplazaban en un carro motor bajo la conducción del italiano Genovesse para realizar inspecciones y pagos en la obra.

Debido a las demoras en su viaje, Pinto envió un telegrama a Cayambe ordenando a Dueñas no moverse más allá de San Rafael. Entre las 4 de la tarde llegaron a Cayambe, el señor Pinto volvió a ratificar la orden que se había impartido, y el telegrafista informó que ya se había notificado al señor Dueñas.

A pesar de esta instrucción, Dueñas, creyendo que Pinto pernoctaría en Cayambe, decidió continuar el recorrido hacia el sur. Cerca de Espejo, tanto Cienfuegos como Genovesse observaron señales de alerta por parte de los pobladores locales, pero fue demasiado tarde para evitar el choque. La locomotora impactó violentamente contra el carro motor, destruyéndolo y lanzando a los ocupantes al suelo.

Pinto Guzmán sufrió heridas graves en las manos y una pierna; Alfonso Mora resultó con lesiones en la cabeza; Genovesse sufrió una herida facial severa; y Soasti presentó lesiones en la cabeza y un ojo. El Mecánico Vega como expresamos fue asistido en el Hospital Civil; el señor Pinto se encuentra en su residencia; y los señores Mora y Soasti en la Clínica Pasteur.

Las autoridades a inicios del mes de octubre anunciaron la apertura de una investigación para determinar responsabilidades, y se espera que Dueñas comparezca ante el Presidente de la República para explicar su actuación.



LA OBRA DEL INGENIERO PEDRO PINTO GUZMÁN

La Junta del Ferrocarril designó a Pinto Guzmán como Jefe de la Sección Sur. Uno de los desafíos más complejos fue la quebrada del Chiche. “Los estudios fueron difíciles y peligrosos, pues trabajamos atados y suspendidos en cabos en una peña casi vertical y de gran altura”, relató el ingeniero.

Fruto de los estudios, se decidió construir un túnel de 380 metros, dividido en cinco tramos. Pinto Guzmán destacó que estuvieron involucrados en la obra hasta setecientos trabajadores, pero que la cantidad de zancudos en época invernal causó numerosas bajas por la enfermedad del paludismo.

El 5 de agosto de 1921, se concluyó la perforación del túnel, y en esa ocasión, el presidente José Luis Tamayo lo visitó, viajando por carretera hasta Cumbayá y luego sobre los terraplenes ferroviarios. El Ministro de Obras Públicas, José María Ayora, dijo: “Felicitó muy elocuentemente al notable ingeniero por su saber, constante esfuerzo e irreprochable honorabilidad en la dirección de las diferentes secciones”.

Después de participar como delegado del Gobierno en el Congreso de la Asociación Internacional de Ferrocarriles en Italia, en 1922, Pinto regresó a la obra del ferrocarril a Otavalo. Dirigió la obra nuevamente en 1926 y, tras grandes esfuerzos, el tren llegó a Cayambe el 8 de julio de 1928, y finalmente a Otavalo el 12 de octubre.

SAN RAFAEL FESTEJA LA LLEGADA DEL TREN

BENJAMÍN L. QUIROGA



El 17 de septiembre, los moradores de San Rafael y los indígenas de los alrededores se congregaron para celebrar la llegada de la primera locomotora del Ferrocarril del Norte. Este caserío, fundado en 1884 por el presidente Caamaño y el obispo de Ibarra, Dr. González Calixto, se encuentra en las orillas occidentales del lago. De 2.600 habitantes, 180 son blanco-mestizos, y el resto indígenas.

La finalización de las vías del tren trajo consigo un programa oficial de inauguración, que se llevó a cabo los días 22 y 23 de septiembre. El evento fue organizado por el Párroco de esta sección, Amable Agustín Herrera, acompañado por Teniente Político.

El programa de festejos en la parroquia de San Rafael se dio así:

Día 22 de septiembre

A las 5 pm: Himno Nacional cantado por el Club "Águila Andina", acompañado por la banda del lugar en la estación del tren, a su llegada.

A las 6pm: Retreta clásica.

A las 6:30pm. Iluminación de la población.

A las 7pm: Paseo cívico con antorchas alegóricas presididas por la banda de música.

A las 8:30 pm: Velada cómica "El Valle del Torrente", con un discurso alusivo a la inauguración, pronunciado por el señor Presidente del Club "Águila Andina" y lectura del soneto "El Tren", escrito por el Venerable señor Cura Amable Agustín Herrera.

Día 23 de septiembre

A las 5 am: Salvas de mortete y aires marciales.

A las 8am: Encuentro de Football entre los equipos 1º del "Águila Andina" y 2º del Club "América" de Otavalo.

A las 12pm: Desafío de pelota de Guante entre un partido de las poblaciones San Rafael y Eugenio Espejo.

A las 2pm: Un lonche obsequiado a los señores jefes de la línea férrea y agasajo a sus trabajadores, por el señor Cura Párroco, Teniente Político y Pobladores.

A las 8pm: Juegos pirotécnicos en la plaza de la población.

A las 9 pm: Bailes populares.

Soneto en homenaje al tren del padre Amable Herrera

El tren

*El tren la cumbre, con fragor, corona
Cruza la brecha, acorta la distancia
Convidando al trabajo y la abundancia
¡Himno al progreso en su silbido entona!*

*¡Adelante Imbabura! Audaz pregona
Brote el suelo al arado exuberancia
La industria, el arte, con genial constancia
Unan su esfuerzo a ubérrima Pomona.*

*Saber, virtud y libertad, en coro,
El bienestar alientan; no prospera
Pueblo que, en estas bases, no se funda.*

*Sin saber, retrógrada, con desdora;
Sin virtud, en los vicios degenera;
Sin libertad, le oprime vil coyunda.*

RECLAMACIÓN PRESENTADA AL MAESTRO DE PREVISIÓN SOCIAL

Matilde de Mora, heredera de Carlos Esteves Mora, ha presentado una reclamación ante el Ministerio de Previsión Social por el incumplimiento de un legado de hace 50 años. Esteves Mora había dejado dos haciendas, valoradas en 200.000 sucres, para beneficiar a los "pobres decentes". Las propiedades fueron entregadas a los Obispos de Ibarra y Quito, pero, según la heredera, nunca se cumplió la voluntad del testador. En cambio, las haciendas pasaron a la Curia, que ha usufructuado las propiedades.

Matilde de Mora pide la restitución de las haciendas, alegando que el plazo legal ha caducado. Además, se compromete a donar 20.000 sucres para la construcción de un hospital en Otavalo. El Ministerio, tras verificar la legitimidad de la reclamación, emitirá una resolución tras un estudio detallado del caso

LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL DEL NORTE

BENJAMÍN L. QUIROGA



Las estaciones del ferrocarril no son solo puntos de recogida y embarque de pasajeros, de correspondencia y de la producción local, sino que desempeñan un papel estratégico en el funcionamiento general del sistema ferroviario. Estos espacios son centros logísticos esenciales donde se realiza el abastecimiento de combustible y agua para las locomotoras, el mantenimiento de los rieles y el cambio de dirección de las máquinas.

Tras Quito, la estación de El Quinche da el servicio de abastecimiento de agua y combustible para las locomotoras. Cayambe y Otavalo tienen equipamiento necesario como tornamesas para el cambio de dirección, y Cayambe sirve como principal abastecedor de agua, dado que desde allí el tren asciende hasta la estación de Cajas, el punto más alto, a 3.202 metros de altitud.

Otavalo, al ser una ciudad con gran actividad industrial y agrícola, tiene una estación con subsuelos destinados al almacenamiento de productos químicos y textiles. Las estaciones de Cayambe y Otavalo siguieron la arquitectura del Ferrocarril del Sur, con cubiertas de cuatro aguas en voladizo para el andén y funciones diferenciadas. Miden más o menos 500 m² y están hechas de ladrillo y adoquines de piedra en el piso.

Para las estaciones de Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Ascázubi, Cangahua, Tabacundo, Cajas y San Rafael se usaron materiales como tapial, ladrillo y adobe. La estación de Cajas cuenta con pequeños apartamentos para los jefes de estación, quienes trabajan por turnos que duran varios días. El personal de la locomotora está siempre disponible para movilizar el tren cuando el jefe de estación lo solicita. Aunque hay turnos programados, a menudo se requieren viajes especiales, para los cuales el servicio de alimentación se coordina a través de télex con proveedores en las ciudades de destino.

Las estaciones habilitadas entre Quito y Otavalo hasta la fecha de salida de este diario, son 17. La principal, claramente, es la de Quito, que se terminó de construir en 1920. Le sigue la estación de Chiriacu y la de Cumbayá, que recibió al tren por primera vez en 1927. A esta estación le siguen: Tumbaco, Puembo, Pifo, Yaruquí, Checa, y el Quinche, la cual recibió la primera locomotora hace no mucho, este mismo año. Desde el Quinche, las estaciones siguientes son: Ascázubi, Otón, Cangahua, Cayambe, Tabacundo, y Cajas -cuyo terraplén se terminó en 1919, junto a los terraplenes de Ibarra y Otavalo-. Después de Cajas, sigue la estación de San Rafael y, finalmente, la de Otavalo.



“HATÜNYACU”

Fábrica de Hilados y Tejidos de Algodón

ESPECIALIDAD EN TEJIDOS DE PUNTO

Compañía “Pinto Hermanos”

Otavalo - Ecuador, S. A.

Esta importante firma comercial e industrial está formada por elementos netamente nacionales.

Sus principales negocios son:

- 1o.—Fábrica de hilados y tejidos de algodón. Elaboración de artículos para familias.
- 2o.—Sección tejidos de punto. En funcionamiento desde hace algún tiempo. Taller de confecciones en el cual trabajan señoritas de la localidad. Sus artículos son conocidos en casi toda la república.
- 3o.—En construcción, el Cinema-Teatro “Bolívar”, situado en la calle principal de Otavalo.
- 4o.—Almacén.—En el centro comercial de la población. Mercaderías nacionales y extranjeras. Abarrotes y artículos de bazar.
- 5o.—Equipo de molino harinero. Maquinaria de aserrar y acepilliar madera. En venta.

GERENTE.—S. MIGUEL PINTO.

RATAS EN EL FERROCARRIL Y LAS ENFERMEDADES QUE PODRÍAN TRAER AL NORTE

La peste bubónica, históricamente localizada en Guayaquil, ha comenzado a extenderse de manera alarmante en la Sierra ecuatoriana. Ambato ha sido una de las poblaciones más afectadas, experimentando ya tres brotes, el último con mayor fuerza y extensión. El año pasado, la enfermedad llegó a tan solo 80 kilómetros de Quito, afectando a Guaytacama, lo que pone en alerta a la capital de la República.

El ferrocarril ha sido identificado como un medio para la propagación de la peste. Ratas infectadas, provenientes de Guayaquil, han viajado en vagones hasta Alausí, y es la cuasa de que la epidemia ha llegado a otras regiones de la Sierra. Se teme que esta situación continúe afectando a más poblaciones, incluyendo a Imbabura, si no se implementan medidas preventivas de manera inmediata.

En 1913, el servicio de tren entre Alausí y Huigra fue suspendido temporalmente para evitar la expansión de la plaga hacia el noreste. A pesar de estos esfuerzos, el riesgo persiste, y expertos advierten que la situación podría empeorar si no se actúa con rapidez.

Además de las consecuencias mortales de la peste, su impacto económico y social sería devastador. Si la enfermedad llegara a asentarse en las regiones afectadas, la única solución efectiva sería la quema de viviendas infectadas, un golpe severo para las familias y sus medios de vida. En particular, las casas rurales, muchas de ellas en condiciones higiénicas precarias, estarían en mayor riesgo, especialmente las cubiertas de paja.

La Dirección General de Sanidad ha anunciado medidas de vigilancia en el tráfico de animales a través del ferrocarril, esenciales para detener la propagación. Se pondrá especial atención en la higiene de las viviendas y la separación de animales de las áreas de convivencia humana, ya que roedores como cuyes, muy susceptibles a la peste, podrían convertirse en transmisores. Se decretará la eliminación de cualquier animal sospechoso de estar infectado, sin compensación alguna, como parte de los esfuerzos para contener la epidemia.

Estas acciones, aunque estrictas, son necesarias para proteger a la población. La experiencia del litoral, en la década de 1916 a 1926 invirtió más de 1.3 millones de sucres en campañas de vacunación y desratización. Como ciudadanos, tenemos la responsabilidad de adoptar estas medidas de prevención y asegurarnos de que esta tragedia no se repita en nuestra región.

NOVEDADES LITERARIAS

MATILDE ALBORNOZ

NUEVAS VOCES EN LA POESÍA ECUATORIANA

El Certamen poético "La fiesta de la Raza", celebrado en Guayaquil el pasado 12 de octubre, fue escenario de una revelación: una joven escritora se llevó el galardón. Se trata de Aurora Estrada y Ayala, de tan solo 27 años, quien conmovió al público y los jurados con un poema cargado de profunda crítica social.

RECOMENDACIONES DE LIBROS NUEVOS

Cerca de cerrar el año, hacemos un recuento de las obras literarias que este año 28 de nuestro siglo han visto la luz. Hemos tenido la suerte de poder leer la mayoría de ellas y aquí dejamos nuestras recomendaciones:

1. *El Romancero Gitano*. Obra del poeta andaluz Federico García Lorca, quien, con esta obra, irrumpe en el mundo de las letras hispanas. Este libro recopila poesías escritas a modo de Romances, y recupera formas del habla tradiciones y mitologías de la cultura gitana. El libro está siendo considerado ya como símbolo de su generación.
2. *Ámbito*: Ópera Prima del poeta Vicente Aleixandre, de estilo todavía no definido con claridad: bebe del ultraísmo y del surrealismo español, que muchos han llamado "moderado". Poesía que sorprende por mezclar lo irracional, lo erótico y lo cósmico.
3. *Contrapunto*: del afamado escritor Aldous Huxley, quien nos ha dado ya 4 novelas ejemplares, este libro es, sin duda, la mejor de sus obras hasta la fecha. Una narrativa que critica profundamente a la sociedad contemporánea.

Recomendamos también *Las hermanas*, del famoso escritor Josep Conrad; *Las adelfas*, último libro del mayor representante de la generación del 98 en España, Antonio Machado; *Surtidor*, de Concha Méndez, una escritora que se gana su espacio entre una literatura mayoritariamente masculina; y el libro de terror *El caso de Charles Dexter Ward*, de H. P. Lovecraft, que tan bien nos tiene acostumbrados a su narrativa intrigante.

Esperamos que estos libros lleguen pronto a la Capital y puedan llegar a nuestra ciudad en el flamante ferrocarril

UN FERROCARRIL CARGADO DE...?

MATILDE ALBORNOZ

¡Comerciantes y turistas! El nuevo Ferrocarril del Norte llega a nuestra ciudad abriendo las puertas a nuevos comercios y oportunidades de desarrollo para Otavalo. La llegada de turistas, que antes del Ferrocarril no se atrevían a atravesar las montañas de Mojanda para visitar nuestros campos y gozar de nuestra gente, además de representar una oportunidad de crecimiento para la urbe y sus alrededores, nos ha revelado nuevas necesidades y asuntos que atender.

En primer lugar: Otavalo necesita remodelar sus servicios higiénicos, y ofrecer a los turistas espacios aseados y modernos. Además, hay que mejorar el sistema de canales de desagüe en las zonas donde existe y construirlo en donde no —que es en la mayoría del territorio—. Es necesario implementar agua potable en varios sectores de la ciudad, sobre todo en las áreas rurales y, finalmente pero no menos importante, construir más hoteles y pensiones que cumplan con los mejores estándares, la comodidad indispensable y el personal de servicio adecuado.

Exhortamos al gobierno municipal para que tome las riendas del asunto, puesto que este mejoramiento de la ciudad requiere de cuidadosa planificación. Peligroso es dejar a la gente en su libre albedrío para construir lo que ellos consideren oportuno: pensiones de mala índole, tabernas y diversos sitios de entretenimiento. Empezamos a ver ya, alrededor de la nuevísima estación del Ferrocarril, cómo se levantan cabañas para hospedaje improvisado,

y un sinnúmero de cantinas donde se emborrachan los desempleados que aguardan recibir unas monedas a cambio de cargar el equipaje de los foráneos recién llegados.

Hay quienes ha sugerido que es necesario construir “casas de diversión” para caballeros y otros lugares de similar naturaleza para el disfrute y el esparcimiento de los cansados viajeros que llegan a nuestra ciudad en busca de relajación. Estamos de acuerdo en que Otavalo debe presentarse como un sitio amigable y gentil con sus visitantes, pero rechazamos —y nos preocupa profundamente— la posibilidad de que nuestra ciudad se convierta en un burdel de paso. Que la fama de nuestra tierra se alcance gracias al abrazo de su gente y la amistosa tibieza de nuestra geografía.

VIAJES A IBARRA E INTERMEDIOS

Participamos al público que habiendo arreglado con el Gobierno el tráfico combinado entre el Ferrocarril de Quito a Esmeraldas y los Automóviles de nuestra Empresa, a una tarifa módica, hemos iniciado el servicio desde el 28 del mes próximo pasado.

Nuestra Agencia se halla situada en la Covacha N.º 1 bajo el Pretel de la Catedral, en donde se venderán los boletos correspondientes, bajo la siguiente TARIFA:

PASAJES DE PRIMERA:	
De Quito a Ibarra y viceversa	\$ 25,00
De Quito a Otavalo y viceversa	" 23,00
De Quito a Cayambe y viceversa	" 15,00
PASAJES DE SEGUNDA:	
De Quito a Ibarra y viceversa	\$ 15,00
De Quito a Otavalo y viceversa	" 13,80
De Quito a Cayambe y viceversa	" 9,00

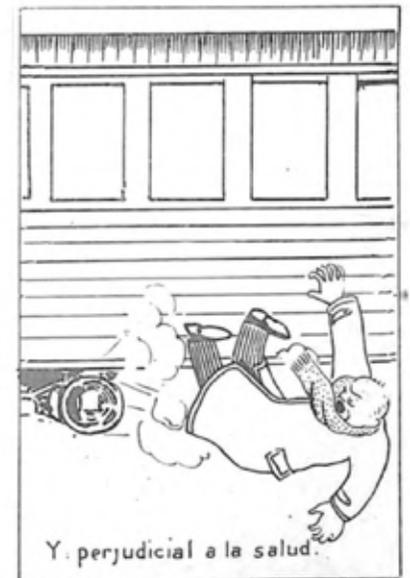
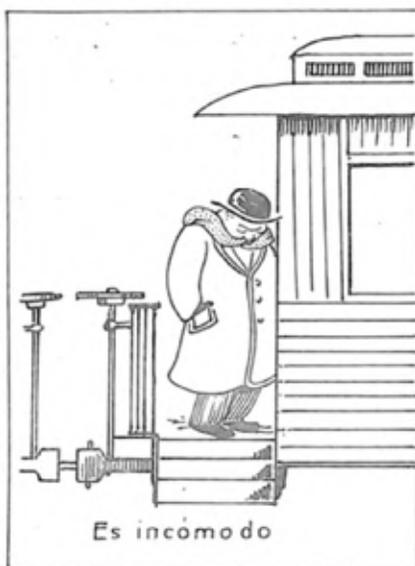
Quito, abril 5 de 1928.

PROAYO & CORTEZ

IV—5—3 v.

HUMOR

NO VIAJE ENTRE VAGONES



MEJORAS EN EL HOSPITAL DE IBARRA: UN PASO ADELANTE CONTRA LAS ENFERMEDADES

BENJAMÍN L. QUIROGA

En respuesta a los recientes brotes de enfermedades que afectan al país como la fiebre amarilla, la peste, entre otras, el Hospital de Ibarra ha implementado importantes mejoras en sus instalaciones, enfocadas en el aislamiento y tratamiento de enfermedades contagiosas. Estas mejoras, que resultan cruciales ante la llegada del ferrocarril y el incremento previsto de enfermedades en la zona, son parte de un esfuerzo más amplio por fortalecer el sistema de salud local.

El hospital, inaugurado en mayo de este año y que ofrece servicios para hombres, mujeres y niños, ha reclamado los fondos que le corresponden según la adjudicación legislativa de 1924. Estos fondos, provenientes de un impuesto del 60% a las herencias, están destinados a mejorar las infraestructuras y servicios del hospital.

Durante la inauguración del nuevo edificio, el Dr. Joaquín Sandoval, presidente de la Junta de Asistencia Pública, destacó las reformas realizadas. "La falta de un verdadero aislamiento en las salas para enfermedades contagiosas fue uno de los problemas más urgentes que abordamos", señaló Sandoval. Entre las mejoras, se incluyó la instalación de dobles puertas con tela de alambre en todas las salas del hospital, una medida clave para prevenir el contagio de enfermedades como el paludismo, transmitido por los zancudos.

En la Sala de Típicos se creó un cuarto cementado con baño propio, además de un pequeño espacio que

actualmente funciona como pensionado. El área de Consulta Externa, donde diariamente se atiende a más de un centenar de pacientes, también fue renovada. El pavimento de ladrillo fue reemplazado por uno de cemento, lo que facilita su limpieza diaria. Mensualmente, se entregan más de mil doscientas recetas de forma gratuita a los pacientes de escasos recursos.

El hospital también amplió el Departamento de Pensionado de Mujeres con dos nuevas habitaciones, y ha invertido en la adquisición de instrumentos quirúrgicos y mejoras en el sistema de agua. "Nos hemos enfocado en la alimentación de los enfermos y las necesidades de la botica, asignándoles mayores recursos", afirmó Sandoval.

Entre las obras más destacadas, se construyeron y amueblaron nuevos tramos destinados a atender a los pacientes de Imbabura. El pensionado cuenta ahora con cinco habitaciones confortables para aquellos que deseen recuperarse en mejores condiciones. La Sala de Niños también está lista para recibir a doce pequeños pacientes, asegurando que reciban la mejor atención posible.

Estas mejoras no solo responden a las necesidades actuales de la comunidad, sino que también preparan al hospital para los desafíos sanitarios que traerá el futuro. "Proteger a la niñez es trabajar por el engrandecimiento de los pueblos", concluyó Sandoval, reafirmando el compromiso del hospital con la salud pública de la región.

IRREGULARIDADES CON LA SAL EN OTAVALO

Los moradores de Otavalo emitieron una queja ante el Ministro de Previsión Social respecto al Estanco de Sal de esta ciudad. Aseguraron que se les está estafando al reducir de 15 a 18 libras del producto en cada quintal que compran. Por esta razón, los otavaleños consideran mejor aprovisionarse de sal comprándola directamente a la capital.

En respuesta, el director del Estanco de Sal aseguró que las acusaciones eran falsas. El Ministro, en respuesta, ha prohibido que los otavaleños compren sal a la Capital y les ha impuesto consumir la sal de su Estanco, con el fin de mantener el orden y las funciones de esta institución.

LOS ARRIEROS DEL NORTE BUSCAN TRABAJO EN EL ORIENTE

Es verdad que el Ferrocarril ha facilitado enormemente el transporte de varios productos y bienes entre las distintas ciudades del Norte. Esto, que para la población en general es una mejora en las condiciones de vida, significa grandes pérdidas para los arrieros, cuyo trabajo era transportar objetos entre las ciudades del Norte, a lomos de sus bestias.

Al ver que sus servicios son cada vez menos solicitados, los arrieros han decidido migrar al oriente en busca de trabajo. Debido a esto, ha aumentado el ingreso de productos orientales en la Sierra del Ecuador, transportados por los mismos arrieros que antes trabajaban en nuestras montañas.

UNA CARTA DESDE ROMA: MARIANO SUÁREZ VEINTIMILLA NOS HABLA DEL ESCULTOR OTAVALEÑO MANUEL RUEDA

BENJAMÍN L. QUIROGA

Desde Roma, el distinguido abogado Mariano Suárez Veintimilla nos envía una carta reveladora sobre la vida y obra del escultor otavaleño Manuel Rueda, quien ha pasado más de una década residiendo en la capital italiana.

Suárez Veintimilla nos cuenta: “En muchas casas de Otavalo deben conservarse algunas esculturas de indios, imágenes de santos, grupos representando escenas nacionales, etc., que un niño de once a quince años de edad modelaba por simple afición, por instinto artístico. Estos trabajos llamaron la atención desde el principio y varias personas comenzaron a aprovecharse de la habilidad de ese niño, comprando sus producciones, que día a día adquirían mayor prestigio”. Esa temprana habilidad fue rápidamente reconocida por el General Julio Andrade, quien, consciente del enorme potencial de Rueda, gestionó su ingreso a la Escuela de Bellas Artes en Quito y luego su traslado a Roma para continuar su formación.

El camino hacia Europa no fue fácil. Los padres de Manuel Rueda, preocupados por la separación de su hijo y el viaje a un continente lejano, inicialmente se opusieron a la idea. Sin embargo, la perseverancia del General Andrade logró convencerlos, permitiendo que Rueda viajara a Roma con una beca gubernamental. Sin embargo, el destino le deparó duras pruebas. La beca se terminó en plena Primera Guerra Mundial, justo cuando una grave enfermedad lo dejó al borde de la muerte. Mientras otros artistas ecuatorianos en Roma lograron extender sus becas, Rueda no contó con la misma suerte. “La beca de Rueda fue cancelada en condiciones tristes y maliciosas”, menciona Suárez Veintimilla. Sin poder regresar a Ecuador, el joven escultor tuvo que enfrentar solo las penurias de la guerra y la miseria, sin apoyo de su patria.

El panorama para un artista extranjero en Italia,

especialmente tras el ascenso del fascismo, no era favorable. El creciente sentimiento nacionalista privilegiaba a los artistas italianos, relegando a los extranjeros a un segundo plano. Sin embargo, Rueda logró imponerse, no con riquezas, pero sí con su obra y una vida modesta que le permitió incluso enviar apoyo económico a su familia en Otavalo.

Entre sus obras más notables se encuentran esculturas en cementerios romanos, un relieve en el monumento a Víctor Manuel II, también conocido como el Altar de la Patria, y un San Francisco de Asís que ha servido de inspiración para otros trabajos.

“Su estudio se encuentra en una de las viejas casas de la Vía Sixtina, entre pasadizos y escaleras. El estudio, lleno de ventanales, ilumina los cuadros, las esculturas, los libros y las revistas que se colocan en mesas y estantes”, comenta Suárez, describiendo un espacio que parece respirar arte en cada rincón.

El abogado también plantea una pregunta que muchos en Ecuador se hacen: ¿Volverá Manuel Rueda a su país? Aunque Suárez manifiesta su deseo de que el talentoso escultor regrese pronto a su tierra natal, Rueda no tiene una respuesta definitiva. Según Suárez, el artista menciona que “tal vez regrese en un año”, pero está lleno de dudas y temores sobre el ambiente que encontrará en Ecuador.

Suárez concluye su reflexión haciendo un llamado a reconocer el legado de Manuel Rueda y subraya: “Este hijo de Imbabura debería ser recordado y consagrado entre la larga serie de artistas de esa privilegiada provincia junto a los Troya, los Reyes, los Mideros, los Garzón, los Toromoreno y otros más, que han sido ya merecidamente consagrados por la fama”... Solo el tiempo lo dirá.

NUEVOS LIBROS EN LA BIBLIOTECA MUNICIPAL

La biblioteca municipal, que está cerca de cumplir los 30 años desde su apertura, se enaltece con nuevas obras en su catálogo. Para todos los amantes de la lectura, padres y madres de familia, estudiantes y amas de casa, anunciamos que han llegado libros de literatura clásica, así como libros de filosofía contemporánea. Horacio, Ovidio y los clásicos de Homero: la Odisea y la Ilíada, se puede leer ya en la biblioteca municipal.

SE NIEGA LA APERTURA DE UNA ESCUELA

El presidente del Concejo Municipal se ha dirigido al Ministerio de Instrucción Pública, manifestando la resolución del Concejo de no permitir la apertura de la escuela “Diez de Agosto”, que funciona en un local municipal, hasta que se abone la deuda de arrendamiento que se ha acumulado desde agosto de 1924.

ENTREVISTA A JUAN IGNACIO PAREJA, PRESIDENTE DE LA LIGA MILITAR QUE INICIÓ LA REVOLUCIÓN JULIANA



LINDORFO CHICANGO

—¿Puede contarme algunos antecedentes familiares?

—Claro. En 188, mi padre fue candidato a la presidencia del país; somos una familia de abogados y de militares. Mi padre poseía en la zona de Intag una propiedad llamada Monopamba a medias con Joaquín Saona. Pero mis más grandes afectos del alma me vienen por mi madre, por Jara. Mis tías Dolores y Rosa Jara tenían sus fundos en Apuela, en Puranquí. Otra de mis tías, Mercedes Jara, fue esposa de Daniel Benites, y soy primo de los Benites Jara.

—¿Y el cura Carlos Jara?

—Era otro de mis tíos, fue párroco de San Luis en mi infancia, allá por 1900, y yo iba mucho a jugar en la casa parroquial. Dejó una casa en la calle Mejía que la heredó Daniel Benites y luego los De la Torre. No se me pegó nada del cura. Menos mal.

—¿Usted estudió en Otavalo?

—Sí, en la Escuela Diez de Agosto. Dejé de estudiar por pobreza, solo dependíamos de mi madre que llegó a ser Proveedora del Penal.

—¿Y cuándo ingresó al ejército?

—En enero de 1906, poco después de cumplir 15 años. Fui al Escuadrón Escolta, como soldado raso. En solo 22 años he logrado como cinco ascensos, actualmente soy Teniente Coronel.

—¿Cuál fue su primera campaña?

—La de enero de 1912, contra las tropas sublevadas del Coronel Pedro J. Montero. Estuve en Huigra, Naranjito y Yaguachi, y tengo el honor de haber sido el único jefe que entró en carro blindado a la barra alambrada del pueblo de Yaguachi, hecho que facilitó la victoria.

—¿Conoció usted al general Alfaro?

—Sí, lo vi cuando llegó de visita a Otavalo en 1900 y otras veces a lo lejos. Mi madre y mi hermano Pedro



Es un honor que, en 1925, hace apenas 3 años, un coterráneo nuestro haya sido el presidente del primer poder del Estado: Juan Ignacio Pareja Jara. Lo visitamos en su despacho, en Quito, donde rige como Presidente de la Junta Central Militar. Tuvo la amabilidad de recibirme y contestar a mis preguntas.

—Coronel, es un honor que Ud. haya aceptado nuestra entrevista.

—No diga eso, mi querido paisano. Si de algo me enorgullezco es de haber nacido en el barrio de El Jordán, un día de 1890, y de los 16 primeros años de vida que viví allí, en el corazón de ese barrio.

—Pero algunos dicen que Ud. nació en Cotacachi y no en Otavalo.

—Mi madre me dijo que nació en Otavalo, muy cerca de El Jordán, y ella tenía razón de saberlo, ¿no le parece?

Enrique estuvieron al pie del Penal ese maldito 28 de enero, entregando la comida justamente para los presos, cuando vieron salir a los cadáveres acuchillados y a los beridos que había sido arrojados desde el segundo piso.

—**¿Qué pasó en el segundo gobierno de Plaza en su vida militar?**

—En 1913 y 1914 el norte se levantó en armas contra Plaza, acaudillados por los conchistas y, en esta zona, por el Cnel. Carlos Andrade, quien tenía hondas simpatías en Otavalo. Pero mi voz no era dirimente. En esos años luché en los combates de Mata Redonda y El Alto. Los siguientes dos años, el ataque contra Plaza se irradió a Pichincha.

En el año 1915 y en Guayas se dio otro levantamiento, y yo recibí la orden de tomar 100 hombres de mi adorado Batallón Marañón para enfrentar al enemigo al que derrotamos. Finalmente, se presentaron guerrillas contra Plaza en Los Ríos y Manabí, donde participé en los combates de Elvira y Matilde.

—**¿Cree Ud. que Plaza hubiera dejado obra si le dejaban gobernar?**

—Creo que hay dos lecturas: el General fue castigado severamente por errores cometidos, era lo que se llama un karma contenido. Y lo otro es que, en realidad, fueron cuatro años sin paz.

—**¿Y en el siguiente gobierno que sucedió?**

—El año 1916 subió al poder el Dr. Baquerizo y se abrió otro frente en Esmeraldas que duró de 1916 a 1917. Yo combatí en la acción de Comipago. En 1917 y 1918 se abrió otro frente en Los Ríos, de muy diferente origen, pues había revueltas campesinas permanentes. Esto nos hizo pensar a varios que la hora del liberalismo había muerto y que había que pensar en otra forma de gobierno. Yo diría que ahí nació el proyecto de La Juliana.

—**¿Y con el presidente Tamayo hubo paz? Uds. ya se preparaban para el poder.**

—Desde 1924 empezamos a recibir clases todos los fines de semana, queríamos prepararnos para gobernar, estábamos conscientes que los civiles no estaban listos, a nosotros, en cambio, nos sobraba el sentimiento de Patria.

El presidente Tamayo tuvo, como Ud. Conoce, los graves problemas obreros de 1922, pero desde 1923 a 1924 se dio un levantamiento en Carchi e Imbabura, pues ahora los conservadores querían volver al poder. Yo estuve comandando en ambas provincias.

—**Usted fue parte y Presidente de la Liga Militar que derrocó el 9 de julio de 1925 al presente Gonzalo**

Cordero y asumió el mando del gobierno nacional. ¿Por qué no permanecieron en el poder?

Fuimos un grupo de jóvenes militares de todas las ramas. Nuestro afán era terminar con un régimen y procurar un cambio en la conducción del país que signifique mejorar las condiciones de vida del pueblo ecuatoriano. No actuamos por ambición personal. La historia nos juzgará.

—**¿Cuáles son los más altos cargos que Ud. ha desempeñado?**

—Jefe del Batallón Quito; Primer Jefe del Sucre y del Calderón; Jefe de la 5ª Zona Militar; Jefe de la 1ª Zona en Quito; Vocal del Consejo de Guerra; Presidente de la Junta Suprema de Gobierno el 9 de julio de 1925. A la fecha, soy Presidente de la Junta Central Militar.

Después de terminar con la copa que nos había ofrecido, nos retiramos con la satisfacción de haber conocido a un hombre y otavaleño íntegro.

NOVEDADES

Artículos de Fantasía. Mercaderías en general. Variado surtido. Precios baratos.

C. ALONSO UBIDIA.

Otavalo-Ecuador.

SE CELEBRÓ UNA ASAMBLEA NACIONAL

Bajo la presidencia del Dr. Agustín Cueva concurrieron diversos Diputados a una sesión de la Asamblea Nacional celebrada los pasados 17, 18 y 19 de octubre. En estas sesiones se trataron temas relacionados a impuestos sobre ventas e importación, se discutieron resoluciones sobre la Ley de Timbres y se revisaron unos borradores del Proyecto de Constitución elaborado por la misión Kemerer. Además, se discutieron ajustes presupuestarios e inversiones para la construcción del ferrocarril. El día 19, los diputados atendieron a una comunicación enviada por el Presidente del Consejo Municipal de Cayambe, quien solicitó un millón de sucres para la continuación del ferrocarril del Norte y 70 mil sucres para la reparación de un tramo del camino. También se aprobaron aumentos de presupuestos destinados al Ferrocarril del Norte, camino a Ibarra y Tulcán.

Uno de los diputados, H. Terán, manifestó no estar de acuerdo con los ajustes presupuestarios ni con el modus operandi con el que se estaban ejecutando. A pesar de su oposición, estos cambios fueron aprobados por la mayoría.

CRÓNICA DEL AVANCE DEL FERROCARRIL AL NORTE. LA PRIMERA LLEGADA: CAYAMBE

BENJAMÍN L. QUIROGA

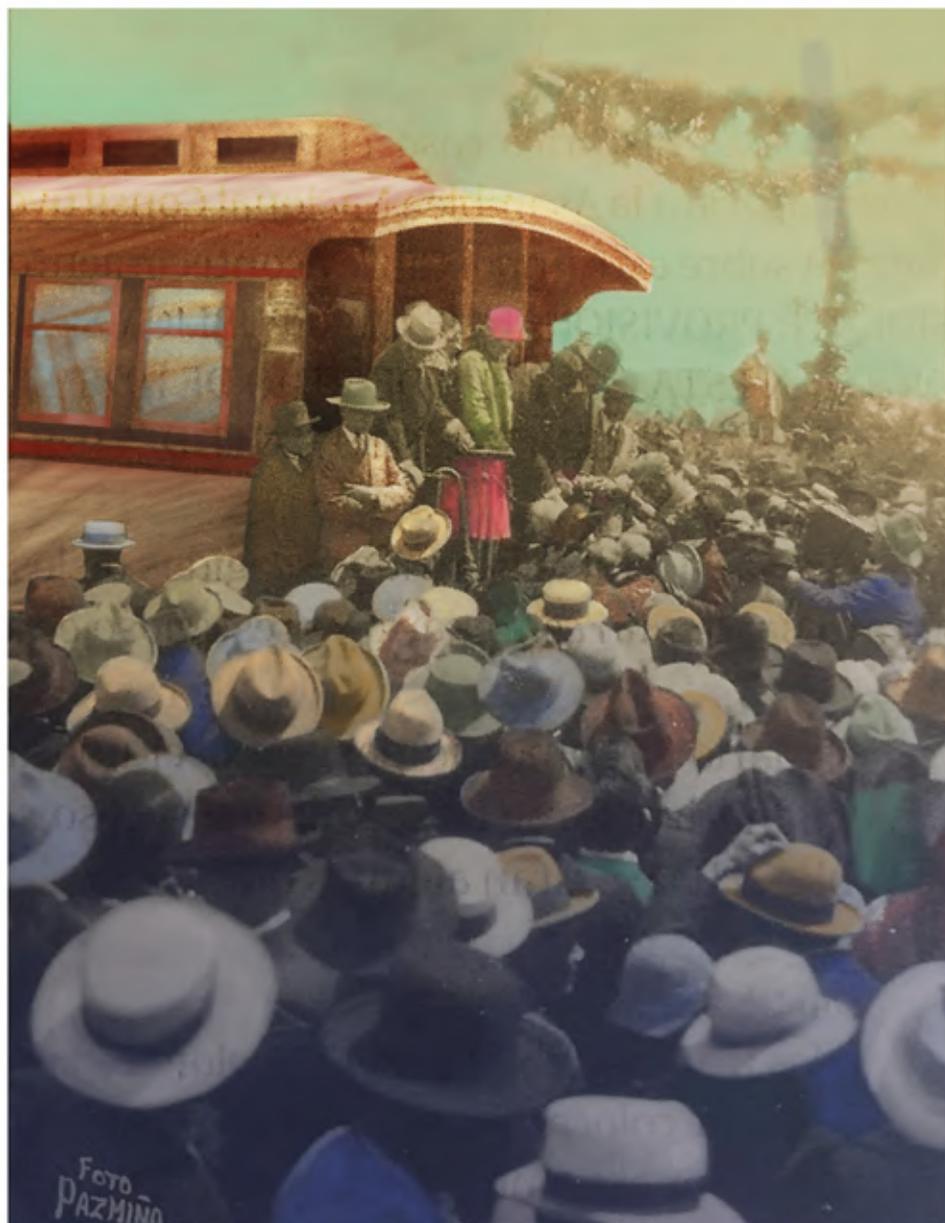


En el transcurso de varios meses, el avance del ferrocarril Quito-Esmeraldas fue motivo de entusiasmo y desafíos en las poblaciones a lo largo de su ruta. El 4 de abril, el Municipio de Cayambe solicitó al Presidente Provisional de la República la expedición de un decreto para que el impuesto progresivo del dos por mil sobre los predios rústicos del cantón fuera destinado a la canalización, agua potable y los festejos por la inminente llegada del ferrocarril. La obra ferroviaria, vista como un motor de desarrollo, era esperada con impaciencia por la población.

Para el 17 de abril, el enfoque en las telecomunicaciones se hizo evidente cuando se pidió al Director de Telégrafos que regulara las conexiones telefónicas en las localidades de Cajas, Cayambe y Otavalo. Este mismo día, la oficina de pesquisas informó al Intendente de Policía sobre los materiales y herramientas recogidos durante un recorrido por la línea férrea, los cuales fueron destinados a optimizar los trabajos. Sin embargo, el 14 de abril, se notificó que no era posible establecer una conexión telefónica estatal entre Otón y Otavalo, lo que ralentizó los esfuerzos de comunicación en la zona.

A medida que avanzaban las obras, la atención a los problemas locales seguía latente. El 9 de mayo, el Presidente del Concejo Municipal de Quito insistió en la urgencia de adoptar un sistema de eliminación de basura. Un ingeniero de Obras Públicas propuso aprovechar el ferrocarril para trasladar los desechos al norte, utilizando cuatro carros para su remolque hacia campos de cultivo o el río de Tumbaco. Esto no solo fue una medida sanitaria, sino también una forma de integrar el ferrocarril en soluciones cotidianas.

En el ámbito de la correspondencia, el 21 de mayo se emitió una orden que prohibía a los empleados del ferrocarril y a la policía transportar cartas de manera clandestina. Se reforzó que todo envío debía pasar por las oficinas postales oficiales. Dos días después, se señaló la necesidad urgente de camiones para transportar durmientes desde Cayambe a Guachalá, con el fin de acelerar los trabajos de enrielladura.



La logística del transporte de materiales seguía siendo un reto. El 25 de mayo, el Ministro de Correos y Telégrafos envió una circular instando a los ministerios a limitar el uso de la vía postal para los envíos de bultos y encomiendas, sugiriendo que se utilizara el ferrocarril como alternativa para evitar retrasos.

Uno de los aspectos más interesantes fue la búsqueda de combustible eficiente para las locomotoras. El 27 de mayo se informó sobre los ensayos realizados con tres tipos de combustible: carbón de piedra, leña y petróleo. Aunque el carbón era inicialmente el más utilizado, su alto costo debido a la guerra europea lo hizo inviable, y la leña, aunque más accesible, derivó en fraudes. El petróleo emergió como la opción más económica, especialmente a nivel del mar, donde su consumo era menor.

El 15 de junio, el Gobierno informó sobre la liquidación de la deuda externa relacionada con el Ferrocarril del Sur, remitiendo una suma significativa a un banco en Londres, lo que extinguió bonos de preferencia y cupones pendientes. También se canceló la deuda con Italia por armamentos adquiridos en la época del doctor José Luis Tamayo.

Finalmente, el 17 de junio se completó el empalme de la carretera Tabacundo-Alegría con la línea ferroviaria, y se consolidó así el acceso a esta región.

LA CELEBRACIÓN EN CAYAMBE.

El día 8 de julio, el tren expreso salió de Chimbacalle a las 7:45 am. Los señores diplomáticos solicitaron al Presidente realizar una parada en el Santuario del Quinche, donde fueron atendidos por el Cura Párroco. En todas las estaciones se aglomeró gran cantidad de gente con bandas de música esperando a la locomotora que paraba para escuchar los breves discursos del Presidente.

A las 12:30, llegó el tren a Cayambe. Iniciaron los discursos el ministro de Obras Públicas don Julio Moreno, el Sr. Presidente del Consejo Municipal de Cayambe y el Señor Carlos Narváez. El ministro, en su discurso inaugural, expresó su algarabía: "Abrámosle la puerta y sirvan nuestros brazos para empujarle siempre adelante; que el progreso de una región solo es un valor inestable mientras no se convierta en un bien Nacional".

La comitiva siguió a pie hasta la plaza central, para observar los carros alegóricos; luego, frente a la casa de Virgilio Jaramillo, el Sr Cura Párroco Dr. Gallardo dirigió un elocuente discurso. A las 2 pm., el Presidente y su comitiva asistieron al banquete en la residencia de la señora Viuda del Dr. Alberto Espinoza. Allí, el Sr. José Jarrín pronunció un discurso que, posteriormente, para cerrar la comida, el presidente Ayora respondió de esta manera: "el ferrocarril Quito-Esmeraldas se lo terminará cueste lo que costare, como se está haciendo por el saneamiento de Guayaquil".

Por la tarde se inauguró el edificio de la escuela donde el Dr. Arauz, Subsecretario de Instrucción Pública, dirigió unas palabras. Finalmente, se preparó un baile con profusas luces eléctricas y flores, al que asistieron 40 parejas y fue amenizado por la orquesta del Metropolitano, dirigida por el Maestro Granja. En el evento se dio lectura al decreto de convocatoria de la Asamblea Constituyente.

Al día siguiente, a las 10 de la mañana, el Sr. Presidente fue trasladado en automóvil hacia la laguna de San Pablo, y posteriormente a San Rafael, donde el mandatario fue recibido por una delegación de Otavalo e Ibarra. Algunas personas paseaban en botes en el lago y otros bailaban en el pabellón construido sobre el agua, acompañados por músicos otavaleños.

Por la tarde, don Virgilio Jaramillo ofreció un almuerzo y, después de la comida, una comisión de oficiales del batallón Pichincha, dirigidos por el mayor Ernesto Robalino, fue a visitar San Pablo. Los visitantes se dirigieron a la ciudad de Otavalo con el interés de adquirir productos artesanales, pero su visita no tuvo éxito, ya que no era un día de feria. Al retornar a Cayambe, visitaron la hacienda "Compañía", del señor Aquiles Jarrín, donde permanecieron hasta las primeras horas de la noche.

Al día siguiente, 10 de julio, a las 11:00 de la mañana, el Presidente Ayora y sus acompañantes se despidieron de Cayambe. A las 5:00 pm, fueron recibidos en la estación de Quito.

Nómina de las personas de la comitiva del Sr. Presidente de la República en la Inauguración del tráfico entre Quito y Cayambe

- Señor doctor Isidro Ayora, Presidente de la República.
- Señora doña Laura Carbo de Ayora.
- Doctor Homero Viteri L., Ministro de Relaciones Exteriores.
- Señora doña Rosa de Viteri Lafroute.
- Señorita Blanca Huerta G.
- Doctor Pedro P. Egúez Baquerizo, Ministro de Previsión Social.
- Señora Lola Puga de Egúez.
- Señor Julio E. Moreno, Ministro de Gobierno y señora.
- Doctor Enrique Arroyo, Subsecretario de Relaciones Exteriores.
- Doctor Julio Endara, Secretario Privado del Presidente.
- Señor Isaac J. Barrera, Subsecretario de Gobierno, y señora.
- Doctor Julio Aráuz, Subsecretario de Instrucción Pública.
- Sargento Mayor Enrique Ribadeneira, Edecán del Presidente.
- Capitán José Miguel Erazo, Edecán de Gobierno.
- Señor Don Ramón Vallarino, Ministro de Panamá, y señora.
- Señor Juan Z. Salinas Lozada, Ministro de Bolivia.
- Señor don Raúl Guimarães, encargado de Negocios de Brasil.
- Señor don German J. Aramburú, encargado de negocios de Perú, y señora.
- Señor Gabriel Noroña, Director de Obras Públicas.
- Señor Manuel Navarro, Presidente del Ferrocarril del Sur.
- Señor Pedro Gómez, Director de la Oficina de Información del Gabinete.
- Doctor Francisco Chiriboga B., Presidente del Concejo.
- Coronel Ángel Isaac Chiriboga, Inspector General del Ejército.
- Señor Hans Grunow, Ministro de Alemania, y señora.
- Señor Marqués de Wavri.
- Señor Mayor Atillo Nardi.
- Señor capitán Virgilio S. Guerrero, Intendente de la Policía.
- Señor don Cesar Mantilla, director de El Comercio.
- Señor doctor Abel Gilbert, Rector del Colegio Vicente Rocafuerte.
- Señor doctor Manuel Ed., Escudero, Presidente de la Corte Suprema.

VITRALES DE LA MODERNIDAD EN OTAVALO

AMAUTA



médicos que luchó durante 46 días hasta extinguir la peste.

La ciudad celebró el centenario de la Batalla de Pichincha y se volcó a admirar los carros alegóricos, en la noche de iluminación de la fachada de la casa Municipal. A beber agua ardiente gratis en las corridas de toros. Vio la luz el primer número del periódico GERMEN, órgano administrado por el doctor Francisco H. Moncayo, y patrocinado por el Municipio “por cuanto una hoja periodística es el mejor exponente de la cultura de un pueblo”.

La Sociedad Artística había inaugurado una Escuela Nocturna para obreros, y los profesores -socios- trabajan en forma gratuita. Y mientras los obreros asistía a clases, la ciudad prestó su ayuda económica a los habitantes de Tulcán, que habían sufrido enormes daños por un fuerte sismo, ya que Otavalo recordó la solidaridad de ese pueblo cuando en 1868 un cataclismo parecido hundió a la ciudad en la desolación y la muerte.



dos décadas de iniciado el siglo, Otavalo entero se vistió de gala para recibir al presidente Alfredo Baquerizo Moreno que pasaba a Colombia para una visita oficial. El Municipio le brindó una copa de champán costeadado por cuotas de sus propios concejales. El transporte de mercadería entre Otavalo y Quito y para el norte, se hacía a través de numerosas recuas de mulas, las que eran guiadas por expertos y pacientes arrieros.

Para septiembre de 1920, don Fernando Chaves era Institutor de primeras letras y obtenía el cargo de profesor con servicios prestados en la escuela 10 de Agosto. Retorna de maestro el antiguo alumno.

En Otavalo, mientras Luis Garzón se dedicaba a pintar el retrato del doctor Modesto Jaramillo, las autoridades solicitaban al Senado la aprobación de fondos para la luz, canalización y agua potable que necesitaba la población siempre creciente. El Senado demoraba su decisión, pero no así la fiebre tifoidea que cobraba numerosas víctimas, tantas que tuvo que adaptarse una sala del edificio donde funcionaba el Cuartel para aislar allí a los enfermos. Lo que hacía indispensable y urgente la creación de un Hospital que resolviera estos problemas. Pero en emergencia, el doctor Luis Alberto de la Torre, integró el equipo de

Para abril de 1925, el joven profesor Víctor A. Jaramillo reemplazó en la dirección de la misma escuela al Prof. Fernando Chaves. Y esos mismos intelectuales ya habían formado la Liga Cultural José Vasconcelos. Uno de los movimientos generacionales más importantes y que en el campo de la cultura y educación su aporte traspasó los linderos ciudadanos.

La Dirección de Estudios de la Provincia sancionó, por haber lanzado una protesta al Consejo Escolar, a los profesores de la Escuela Diez de Agosto, señores José I. Narváez, Víctor A. Jaramillo y Humberto Vinueza. No sabemos en qué consistió “la protesta”, pero la multa llegó intransferible a los jóvenes maestros.

Antes del ferrocarril, los enfermos de tifoidea o de cualquier otra enfermedad grave eran transportados a Ibarra por celadores y peones en camilla y usaban con ellos desinfectantes basados en sulfato de cobre.

La fábrica San Pedro, cuyo propietario era don Fernando Pérez Pallares, donó por el aniversario de la Batalla de Pichincha, tejidos para ser distribuidos entre la gente pobre de la ciudad.

Nuevamente la Liga Vasconcelos estuvo en la línea editorial, programando la publicación de una revista, a la que denominó IMBABURA, y que estuvo destinada a festejar y dejar testimonio de la llegada del ferrocarril. Por otro lado, y con ocasión de acercarse el centenario de erección de la ciudad de la Villa de Otavalo, por el Libertador, se pensó en reeditar la Monografía del Cantón realizada por el padre Amable Agustín Herrera, que por entonces ejercía como Párroco de San Rafael. Lamentablemente no se logró publicarla.

Y llegó el ferrocarril en 1928 y en él nada menos que el presidente Isidro Ayora. Para entonces la banda municipal lució uniformes nuevos, en número de treinta, y a un costo de 200 sucres. El Concejo pidió ayuda económica al Presidente de la República para finalizar la construcción del Palacio Municipal, canalización, agua potable y planta eléctrica. ¿Casi nada, verdad? Y para hacerlo, no dejó de recordarle al mandatario que Otavalo había sido leal al gobierno y que "justo y muy justo es que se atienda con deferencia a una población leal y amiga".

Desde la imaginaria popular surge el nombre de doña Teresa Velasco, conocida como la Perejila. Ella tiene una chichería en la calle Roca. Muy popular entre el sector indígena, comadre de casi todos quienes acudían a su local. Pero, además de darles una buena atención, poco a poco, aprendió leyes y trámites legales. Se volvió una sagaz tinterilla. Enrique Garcés me dice: "Inolvidable será para nuestra retina la fila larga de ponchos y rebozos que por la mitad de la calle real seguía a la Perejila. Era la capitana que encarnaba la libertad y la justicia". Mestiza en cuya palabra confiaban los indios y respetaban los jueces.

El movimiento cívico que produjo la construcción del tren fue formidable. Mujeres con corazón de oro. Hacendados, grupos culturales, instituciones sociales y educativas, se pusieron al hombro el amor a Otavalo y en una minga inolvidable llegaron al final. Allí quedaron azadones y palas sembrados en el recuerdo.

REVISTA DEL MERCADO

ARTICULOS	PRECIO	ARTICULOS	PRECIO
Arroz de castilla, el quintal	16,00	Harina de maíz, el quintal	7,00
Arroz de cebada, el quintal	9,00	Harina de arvejas, el quintal	12,00
Arveja en grano, la media	14,00	Habas tiernas, el tercio	3,00
Arveja tierna, el tercio	4,00	Lentejas, el quintal	29,00
Azúcar, el quintal	25,00	Limas, el 100	240
Aguacates, el 100	2,20	Mantequilla, el quintal	126,00
Ají, el tercio	25,00	Manteca, el quintal	80,00
Ajos, la mula	20,00	Maní, la libra	0,30
Cebada en grano, la media	5,00	Maní grueso, la media	6,50
Camotes, el tercio	7,00	Maíz delgado, la media	5,50
Café, el quintal	90,00	Mellocos, el tercio	5,00
Col de seda, la mula	8,00	Maqueños, el 100	5,00
Carne, la arroba \$9,20 y	1040	Naranjas, el 100	2,20
Cebolla paitaña, el quintal	8,00	Naranjillas, el 100	240
Cebolla común, la mula	4,00	Papas, toda gruesa, el tercio	10,60
Carbón, la mula	6,00	Papas red/roja, el tercio	8,80
Chocolate, la libra	045	Quesos descremados, cada uno	0,15
Choclos, la mula	8,00	Quesos con crema cada uno	0,60
Fideo, la libra	045	Raspaduras, el atado \$0,52 y	1,00
Fréjol blanco, el quintal	1,50	sal, el quintal	15,50
Guayabas, el 100	1,50	Tomates de comida, el 100	1,00
Huevos a 11 por	1,00	Tomates de castilla, el 100	140
Harina de castilla, el quintal	31,00	Yucas, el tercio	6,50
Harina de cebada, el quintal	9,80	Zanahorias, el tercio	8,00

INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA EN OTAVALO

En honor al Presidente, Otavalo había organizado un partido de fútbol, en el que se enfrentaría la selección Otavaleña y la selección de los Ministerios de Estado. El partido fue muy bien apreciado por el Mandatario, quien, impresionado por la calidad de los deportistas locales, prometió donar 25.000 sucres para que los otavaleños jugaran en un estadio y no en la plaza del mercado. Esperamos que esta donación mejore la calidad deportiva de nuestra ciudad.

Como parte del evento de inauguración de la línea férrea en Otavalo, la municipalidad agasajó a 500 invitados con un banquete servido en un rancho de totora, en la laguna de San Pablo. Las damas lucieron fieltro y encaje, vestidos ceñidos y largos collares, pieles que caían a lo largo del cuerpo, dando a la recepción un aire de mucho prestigio. En la noche, pobladores selectos y los invitados se divirtieron con un baile de gala en el salón principal del Palacio Municipal. Así celebró Otavalo la llegada del ferrocarril.

EN BICICLETA DESDE LIMA

El ciclista otavaleño Rafael Toro, viene a bordo del motovelero Alianza, por no ser factible hacer el recorrido en Bicicleta de Machala a Guayaquil. Seguirá el viaje a Quito y a Otavalo, donde termina su raid. Dicen las comunicaciones que viene enfermo debido al esfuerzo realizado.

PARA LOS OBREROS DE LAS PROVINCIAS

El Ministerio de Previsión social envió el día de ayer, a la Presidencia de la República un proyecto de Decreto por el que vota la suma de nueve mil sucres como auxilio para las corporaciones obreras que expresamos a continuación:

Sociedad Artística de Otavalo, \$3.000; Sociedad de Artesanos de Cotacachi, \$3.000; Sociedad de Socorros Mutuos de los Obreros de Biblián, \$3.000.

LA CEDULACIÓN ES IMPORTANTE

Pueblo de Otavalo: recuerde que para poder viajar en el flamante Ferrocarril es necesario tener todos los documentos en regla, especialmente la cédula de identidad.

En caso de no poseer este documento, puede acercarse a las oficinas municipales para adquirir su Cédula. El gobierno facilitará el proceso a aquellos ciudadanos que deseen cedularse por primera vez.

INSTANTÁNEAS DE LA CELEBRACIÓN



Desfile en honor a la llegada del ferrocarril en calle García Moreno . A la izquierda, el Batallón "Pichincha".



Premiación a los ganadores de la corrida de cintas en bicicleta.



Partido de fútbol entre el Grupo Deportivo del Ministerio de hacienda y el seleccionado "Otavaleño".



El Chozón a orillas de la laguna de San Pablo.



La llegada del presidente Dr. Isidro Ayora y su esposa, Laura Carbo, acompañados de la comitiva oficial.