

La Campana de Cubujuquí

AÑO VII

HEREDIA, ENERO - FEBRERO 1953

Nos. 79 - 80

Una disposición Municipal que causará estancamiento urbano

En la Gaceta Oficial del 30 de Noviembre último, aparece publicada una modificación del Reglamento Urbano, exigiendo aceras de dos metros de ancho, al intentar reformas y reparaciones de las casas de la Ciudad. Ello implica un plan de alineamiento sorpresivo e inadecuado.

Posiblemente nadie ha reparado en las consecuencias de esa nueva orden Municipal, ni ella determina qué debe entenderse por reparaciones o modificaciones de las construcciones. Si lo aplican en forma rígida, cualquier trabajo de pintura o repellos o cambios de la armadura del techo a consecuencia de goteras o la apertura o cierre de una ventana o la reparación de un alero, de tapias o paredes exteriores de casas, obligarán al propietario a derribar las paredes externas para dejar aceras de dos metros de ancho, en cualquiera de sus frentes.

La medida resulta impensada y causará verdaderos trastornos, degenerando en un estancamiento del ornato de la Ciudad. Ante esa perspectiva es lógico que la Ciudad, en vez de mejorar su apariencia tomará el camino de la decadencia.

No es aceptable, a estas horas y después de la existencia de una Ciudad que tiene más de cien años de construida, intentar un nuevo plan de alineamiento; la medida puede ponerse en práctica para el que intenta construir en lotes desocupados o dentro de un plan de ensanche de la Ciudad, en un barrio nuevo en que se tracen nuevas calles y nuevas aceras. En todas las ciudades viejas existe ese problema y ese sector viejo o colonial. Así vemos las calles de La Habana vieja, del Barrio Francés en New Orleans, de la Ciudad de Panamá y de muchas otras ciudades de Sur América que datan del tiempo de la Colonia. Nadie ha intentado derribar tanta construcción por conseguir nuevas líneas de aceras, a pesar de que las calles son tan estrechas que no caben dos automóviles apareados. La medida, además, representa una pérdida de riqueza y una ruina para sus propietarios. Tumban paredes, sanas y buenas porque son viejas, para tener que reconstruirlas, sig-

nifica un gran desembolso y un gasto innecesario que la población no está en condiciones de soportar. Y ese gasto habría que hacerlo en todo caso en que se tenga que reparar los aleros o refaccionar las paredes o mejorar las condiciones de los techos de nuestras casas. Lo que podría costar quinientos o mil colones, con la aplicación del nuevo reglamento urbano, costará cinco o seis mil colones.

Además, cualquier faja de terreno que quede al servicio público, dando amplitud a las aceras, representa un estimable valor, que los propietarios no están obligados a perder y que la Municipalidad debe indemnizar. La medida significa una expropiación y toda expropiación debe tener su compensación pecuniaria a juicio de peritos. Si la Municipalidad no está preparada para hacer frente a esos gastos y si por otra parte no tiene un presupuesto aprobado por la Contraloría, no vemos cómo podría afrontar el problema de tener que pagar tanta faja que podría quedar para el ensanche de las aceras. Ya este aspecto legal fué considerado por la Contraloría y anuló, de hecho, el plan de alineamiento urbano que intentaba la propia Municipalidad de San José.

Si se aplica la medida municipal, el ornato y buen aspecto que iba tomando la Ciudad, se paralizará de golpe y con ello toda obra de reparación o reconstrucción urbana. Esa medida afectará a trabajadores (pintores, carpinteros, albañiles, hojalateros y demás población que vive de esas actividades, reduciéndolas a las construcciones totalmente nuevas).

Por todo lo anterior deberíamos rogarle, respetuosamente a los señores Municipales, reconsiderar la anterior modificación del reglamento, a fin de mantener la Ciudad dentro de las normas anteriores en que se ha venido actuando ya sea en reparaciones o construcciones de casas.

Heredia, 30 de Diciembre de 1952.

X. X. X.

La Producción del Café en Heredia y su influencia en la riqueza pública y en la formación de las rentas nacionales

Los primeros granos de café que llegaron a Heredia encontraron en este lugar las condiciones más favorables para su germinación y desarrollo, no sólo en cuanto a los elementos nutricios de la tierra que debían alimentar la planta, sino a las condiciones mismas climáticas, topográficas y específicas que en su cultivo requerían. Con estas condiciones, Heredia se presentaba como la tierra de promisión y generosa para el café. Un porvenir halagüeño se abría para esta provincia que, como todas las demás de Costa Rica, apenas tenía una economía primitiva heredada del régimen colonial.

Cuenta la tradición que las primeras semillas de café fueron sembradas en un solar de la casa que había sido de doña Juana Rodríguez de Sáenz, al norte de la Iglesia del Carmen, propiedad que adquirió en 1832 el panameño don Ramón Toledo. A partir de este año las siembras del café empezaron a tomar empuje en la provincia. En la segunda manzana, al sur de la plaza, hoy Parque Central, aparece en 1838 un solar cultivado de café que en este mismo año comenzaba a producir, era su dueño don José Manuel Cutiérriz. Cuatro años después ya se había extendido la zona de café en Heredia. Don Rafael Moya y don Nicolás Ulloa tratan de buscarle mercado a su café y solicitaron al Doctor Ricardo Brealey para que vendiera este producto en Chile. Por este mismo tiempo comienzan los protocolos de Heredia a dar noticia de las siembras al norte de la provincia por las regiones del Pedregal, Barba, lo que se llama hoy Santa Lucía. En este lugar tenía un cafetal don Pedro Murillo, vecino de Barba, que lo había dado en hipoteca a los fondos píos. Muy pronto los lugares comarcanos de Heredia, San Francisco, Barrio Mercedes, Carbonal, estaban ya cultivados de café. En San Francisco, uno de los primeros sembradores fué don Juan Manuel Sánchez, abuelo de don Julio Sánchez. Por este lugar tenía también fincas, con aquel cultivo en 1845 el padre don Joaquín Flores. En la Pithaya había una finca de 16 manzanas de café propiedad del doctor José María Montealegre, la cual fué vendida a José María Córdoba en 1847 en \$ 4.000.

En diciembre de 1843, se abrió en Londres el mercado de café de Costa Rica. Desde entonces, los cultivos de café aumentaron en Heredia como en el resto del país. Los heredianos vieron la importancia económica de este producto y dedicaron sus esfuerzos a multiplicar las fincas de café. Don Braulio Morales, uno de los más activos sembradores, dejó a su fallecimiento 1.000 manzanas de café en plena producción. Don Julio Sánchez, de estirpe cafetalera, su padre don Juan de la Rosa y su abuelo don José Manuel dedicaron sus actividades a este negocio tan fecundo

en sus efectos económicos y, junto con otros heredianos, llegaron a ser factores de la riqueza pública y del progreso nacional.

Las primeras semillas de café vinieron a aumentar en Heredia el área del cultivo de este grano hasta alcanzar hoy a 12.632 manzanas en la provincia, según los últimos números que ofrece la Oficina General de Estadística y Censos.

Si para el país en general el café ha sido una bendición de Dios, para Heredia no lo ha sido menos. El café ha sido la principal fuente de nuestro bienestar. La atención permanente de los cafetales que exige como es natural el mantenimiento constante de peones, ofrece la oportunidad de que nuestro campesinado, de suyo laborioso, tenga siempre trabajo y pueda subvenir las necesidades de la vida. De ahí que el café ha sido uno de los principales factores que han determinado la paz y la tranquilidad de nuestras gentes. Pueblo que logra satisfacer sus necesidades de alimentación, es pueblo pacífico. En este sentido, Heredia que ha sido una de las provincias más productoras de café en relación con el tamaño de su territorio y de su población, ha contribuido a la paz tradicional de que tanto nos ufandamos. Según las estadísticas, el área cultivada del café en la provincia de Heredia ocupa 8.023 personas en los trabajos agrícolas. En la recolección del fruto, hombres, mujeres y hasta niños intervienen en esa labor y con el producto de su trabajo compran la indumentaria para el nuevo año y pagan las deudas por dinero que han contraído durante el año anterior.

Uno de los privilegios que tiene el café es el de que tanto en su cultivo como en su industria no es un cultivo monopolizable. En la provincia de Heredia han logrado muchos jornaleros, principalmente en los cantones, levantar grandes capitales con el cultivo e industria de ese grano, gracias a su espíritu de trabajo y de ahorro.

LA CAMPANA DE CUBUJUQUI

PUBLICACIÓN MENSUAL DE LA ASOCIACIÓN ALA

Redacción y Administración:

LIC. MIGUEL ANGEL SAENZ

Ap. 98 - Tel. 29

PROF. MIGUEL PALOMARES

Ap. 80

HEREDIA

COSTA RICA, C. A.

Esta publicación es apolítica.

Nuestra labor es y será constructiva.

Los artículos de colaboración se publicarán con la firma de sus autores.

Nos reservamos el derecho a rehusar o aceptar las colaboraciones no solicitadas.

El café determinó en sus primeros tiempos una gran actividad comercial. Don Braulio Morales y don Juan Brealey formaron una sociedad comercial en 1864 bajo la razón social de Brealey y Morales. Se introdujeron entonces muchas mercaderías de Inglaterra. Por primera vez se conocieron materiales de ferretería, herramientas, cocinas de hierro, mobiliario, máquinas de coser, vajilla, lámparas de petróleo, máquinas de diferentes clases, arados, sembradores, carretillos de mano, picos, etc., lanas, sedas, géneros de algodón, lino, raso, terciopelo, driles, casimires. Desde entonces data el empleo en Heredia de la teja de zinc y del alambre de cercas. El establecimiento comercial de Brealey y Morales, se convirtió en la primera casa importadora y distribuidora en la República. La alimentación y el confort en los hogares mejoraron notablemente levantando así el standard de vida.

En esta misma época empezaron a salir jóvenes a hacer estudios a Europa y a los Estados Unidos. Don Juan J. Flores y don Vicente Castro adquirieron la profesión de médico y de dentista respectivamente, en los Estados Unidos. Siguieron a ellos, don Francisco Segreda, don Rafael y don Manuel J. Flores, don Policarpo Trejos, don Marcos M. Rodríguez, don Eduardo J. Trejos, todos ellos los primeros médicos heredianos de la segunda mitad del siglo pasado.

Hasta en los últimos años del siglo pasado, Heredia llevaba la supremacía en la producción y exportación de café. Después descendió al segundo lugar aventajándole San José por razón de su territorio y de su población que la capacitaban para emprender nuevos cultivos. En la construcción del Teatro Nacional, Heredia contribuyó con un alto porcentaje, no sólo por los impuestos especiales que se crearon con ese objeto sino por los provenientes del comercio que se derivaron de la exportación de café.

Así como en Venezuela se puede hablar de una economía de petróleo, en Chile de una economía de salitre, en Argentina y Uruguay de una economía ganadera porque sus actividades económicas están dominadas por aquellos productos, en Costa Rica se puede hablar de una economía de café, ya que este es el producto que levanta toda la economía del país. De Heredia se puede decir lo mismo el café es el que domina la vida económica de la provincia.

Si bien durante el siglo pasado, la producción del café en Heredia figuró en primer lugar en cuanto al índice de producción, ahora ocupa el primer lugar en cuanto a su rendimiento por manzana y por área cultivada en relación a su población, como se verá en el siguiente cuadro:

Provincias	Población	Extensión Kms. cuadrados	Extensión manzanas	Cultivo del café Manzanas	Producción de café:			TOTAL					
					Fanegas,	Cajuelas,	Cuartillos						
					1951 - 1952								
San José	286.198	4.900	701.102	26.574	127.351	14	1	150.281	13	2	277.633	7	3
Alajuela	150.893	9.500	1.359.279	14.074	69.190	8	1	71.354	4	2	140.544	12	3
Cartago	102.105	2.600	372.013	14.886	91.261	2	1	94.298	13	2	185.559	15	3
Heredia	52.348	2.900	414.941	12.632	95.586	7	0	93.029	10	0	188.314	17	0
Guanacaste	90.288	10.400	1.288.053	2.789	1.445	03	0	3.861	0	3	5.306	6	3
Puntarenas	88.215	11.311	1.618.401	1.367									
Limón	42.029	9.400	1.344.971	114									
Totales	812.076	51.011	7.298.757	72.436									

COMPARACIONES PROPORCIONALES DE LOS DATOS ANTERIORES

Provincias	Area cultivada de café en relación con el área total	Area cultivada de café en relación con el N° de habitantes	Porcentaje del área total cultivada de café que co- rresponde a cada provincia	Producción en fanegas por manzanas cultivadas de café promedio 1951-1952
San José	37.03 manzanas por 1.000	92.851 manzanas por 1.000 H.	36.68%	5.22 fan/man.
Alajuela	10.354 manzanas por 1.000	96.585 manzanas por 1.000 H.	19.43%	4.99 fan/man.
Cartago	40.014 manzanas por 1.000	145.791 manzanas por 1.000 H.	20.55%	6.23 fan/man.
Heredia	30.443 manzanas por 1.000	241.308 manzanas por 1.000 H.	17.44%	7.45 fan/man.
Guanacaste	1.874 manzanas por 1.000	30.890 manzanas por 1.000 H.	3.85%	1.84
Puntarenas	0.844 manzanas por 1.000	15.496 manzanas por 1.000 H.	1.89%	
Limón	0.084 manzanas por 1.000	2.712 manzanas por 1.000 H.	0.16%	
Totales	9.929 manzanas por 1.000	89.198 manzanas por 1.000 H.	100.00%	

La Oficina General de Estadística y Censos y la Oficina del Café fueron las fuentes para la adquisición de los datos estadísticos anteriores. De acuerdo con esos datos, la situación de la producción de café en Heredia en relación con las otras provincias es la siguiente: ocupa el primer lugar en rendimiento, 7.45 fanegas por manzana; igualmente el primer lugar en el área cultivada en relación con su población: 241.308 por 1.000 habitantes; el segundo lugar de la producción total, de los dos últimos años: 188.314 fanegas 13 cajuelas, 2 cuartillos; el tercer lugar en el área cultivada de café en relación con su extensión superficial: 30.443 por cada manzana; el cuarto lugar en el porcentaje del área total de manzanas cultivadas de café: 12.632. La proporción anterior es la misma que ha guardado la provincia de Heredia desde años anteriores con las demás provincias y en cuanto a su propio índice de producción.

En el año de 1952 éste índice se reflejó a través de la movilización económica de la Sucursal del Banco Nacional de Costa Rica en esta ciudad. Los cheques pagados durante ese año alcanzaron a la alta cifra de ₡ 112.941.244.07 que no tiene otro origen que el movimiento económico determinado por

los altos precios del café y el aumento de su producción.

El Banco Central de Costa Rica calcula el ingreso de dinero por exportación de café durante los años 1950, 1951 y 1952 en \$ 18.755.165, \$ 20.112.775 y \$ 21.517.827 lo que da el total de \$ 60.385.767. Fácilmente se comprende la participación que tiene Heredia en la producción de divisas provenientes de la exportación de café, desde luego que esta provincia ocupa el segundo lugar en la producción de ese grano.

La misma relación tiene que existir con la contribución que ofrece la provincia en la importación de mercaderías y en los derechos aduaneros, así como lo que paga al Tesoro Público por concepto del impuesto de la renta, del 10% sobre el capital y por impuesto territorial.

Si se hace un análisis de lo que Heredia ha contribuido a las rentas nacionales se verá que la provincia no ha recibido del Estado la compensación justa y equitativa en los servicios administrativos, ni en las obras públicas.

En la primera mitad de este siglo, las únicas obras de importancia fueron la instalación de la planta eléctrica, los edificios de la Escuela Normal, Escuela Braulio Morales,

Escuela Cleto González Víquez y la instalación de la cañería. Las inversiones hechas anteriormente no compensaron lo que Heredia ha contribuido por medio del café al Tesoro Público. Heredia necesita resolver uno de los problemas más urgentes, que es el de disponer de las rentas que produce la planta eléctrica, no sólo en la provincia, sino en la de Alajuela, pues la energía que se dispone, es consumida en las necesidades domésticas y no queda margen para las industrias. De otra parte hay que hacer gastos en la misma planta como son los de sustituir los tubos actuales de presión que son de cemento por tubos de hierro y revestir de cemento el tanque de captación que ahora es de tierra y está amenazado por la constante erosión. De ahí que una de las medidas económicas que se imponen es la condonación de la deuda que la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal tiene con el Instituto Costarricense de Electricidad lo que apenas sería una mínima compensación de lo que Heredia ha contribuido como se ha dicho antes a la formación de las rentas públicas. Es cierto que en la ciudad hay también otras necesidades como las de ampliar el edificio donde están alojadas las oficinas del Gobierno y de la Municipa-

lidad, de igual manera la ampliación del Liceo de Heredia y la compra con ese objeto de las dos propiedades que aún quedan para completar la manzana de aquel edificio; la construcción de nuevos edificios para una nueva escuela primaria, para Escuela de Artes y Oficios y otro para un Teatro Infantil, para los cuales se dispone de los terrenos correspon-

dientes donde puedan levantarse esas construcciones. Sin embargo, por ahora lo más urgente, es la condonación de la deuda que pesa sobre la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal para que ésta pueda atender libremente las necesidades de energía eléctrica en los hogares y en las industrias, tanto en la ciudad como en la provincia. Una vez cumplidas

estas necesidades, el remanente de dinero que resultare, lo emplearía la Municipalidad en obras de progreso local como se haría con los recursos que le proporcionaba la primitiva planta de La Joya puesta al servicio público el 15 de abril de 1915.

Luis Felipe González.

Impresiones de un viaje

Este periódico se siente muy honrado con la colaboración que ahora le presta, y que le ofrece también para el futuro, el Lic. don Napoleón Sanabria Coto. Este culto y distinguido profesional ha gastado su vida al servicio del país y de su cultura. Fué maestro de escuela, profesor en colegios de segunda enseñanza, Agente Fiscal en la ciudad de San José, Juez de Primera instancia por varios años en Liberia y Cartago, y Magistrado de la Corte Suprema de Justicia, donde tuvo el honor de ocupar la presidencia de la Sala Segunda Civil, hasta su muy merecida jubilación. Como Juez, siempre se distinguió por su rectitud, por su justicia y por sus condiciones de experto jurista. En sus mocedades fué periodista, y de sus dotes como literato, da buena cuenta la bella crónica de viaje que hoy publicamos.

I

En los últimos días de Abril de 1950 iba yo con una de mis hijas para los Estados Unidos embarcado en un vapor bananero de la United Fruit Co. llamado el Toltec, que salió de Golfito, pasó el Canal de Panamá y del puerto de Cristóbal siguió hacia el Norte cruzando el Golfo de México con rumbo a Nueva Orleans. La travesía fué muy feliz. Un mar tranquilo aunque bullicioso e imponente, días calurosos, tardes de ensueño, noches de luna llena, grandiosas, fantásticas, impresionantes, tan grandiosas e imponentes que me sentí humillado, anonanado ante tanta pompa, tanta solemnidad, tanta grandeza, hasta el extremo de arrancarme la expresión dolorosa e imponente de "qué soy yo, qué valgo yo, qué somos los hombres ante la inmensidad del infinito". Yo había visto muchas bellezas en el curso de mi vida: había visto el firmamento desde las cimas campestres de mi patria y de mi pueblo, y de joven, un poco soñador, había contraído relaciones con algunas estrellas, planetas y constelaciones, pues me daba a leer entonces algunas obras de Flammarión que me dieron de premio cuando fuí alumno del Seminario. Pero nunca había visto una bóveda tan magnífica, flotando sobre el mar, con tantos millones y millones de luces estelares, ni una luna tan brillante, excrutadora y expresiva, ni unas figuras tan gigantescas, variadas y caprichosas como las que forman las nubes que se apiñan en enormes pelotones infundiendo miedo, ni el curso de las corrientes marinas, ni el constante batallar de las olas, ni los animales que constantemente asoman a la superficie del agua. Cómo me llamaron la atención los peces voladores. Creía yo en un principio que eran pájaros blancos que en bandada levantaban el vuelo como las gaviotas, tal era la enorme distancia que recorrían; pero un oficial del barco, amigo mío, me dijo: no señor, no son pájaros, son peces voladores.

La travesía hasta Nueva Orleans fué de siete días, la tripulación trabajaba ocho horas diarias haciendo diversos turnos. Ibamos pocos pasajeros porque el barco era de carga especialmente, llevaba en la bodega ochenta mil racimos de banano y no tenía más de unos 12 camarotes, eso sí muy elegantes, confortables y espaciosos, un amplio comedor, lujosos salones y otras dependencias no menos dignas de atención. Contraje relaciones con el oficial citado, primer ingeniero del barco, que era también segundo comandante del mismo. No hablaba nada de español, pero la hija mía y yo hablamos algo de inglés, nos defendemos como suele decirse entre nosotros. Frisaba ese oficial en los cuarenta y cinco, era de buena estatura, guapo, bien hecho, y gustaba de buscarnos para conversar cada vez que tenía tiempo disponible. Era un hombre franco, simpático y servicial; lástima que no recuerdo ahora su nombre. En siete días de mar hicimos una buena camaradería y nos invitaba a veces a su propio camarote a tomar café hecho por él. Se preciaba, como Luis XV de hacerlo mejor que nadie. Era un fumador empedernido y un tomador de café que daba gusto, por lo cual me caía aún más simpático; de tal manera lo tomaba que un día le pregunté: cuántas tazas se toma Ud. al día? y me dijo sonriendo, muy satisfecho: mi amigo, quizá once. A veces con la luna llena lo veía yo a distancia solitario y pensativo echado boca arriba sobre una silla de extensión mirando al cielo, fuma que fuma, pero cuando nos veía dejaba sus cavilaciones y llegaba a hacernos compañía. Yo creía que esos *gringos* eran duros y prosáicos, incapaces de sentir hondo, de admirar las bellezas de la naturaleza, de gozar de las noches de luna, de tener a veces el corazón enternecido, de ser un poco soñadores. Pero ese hombre era todo lo contrario de lo que a mí me parecía: bien educado, con cierta distinción en sus maneras, delicado en sus gustos y culto en todo sentido.

Nos hablaba con ternura de su ciudad natal, de su esposa y de su hijito, residentes ambos en Nueva Orleans, y después que nos hablaba de ellos se quedaba meditabundo y silencioso. ¡Qué buen hombre! Según él hacía 15 años que estaba para allá y para acá en ese oficio de surcar el mar; de cuando en cuando llegaba a su casa para visitar a los suyos y permanecer con ellos uno o dos días, siempre que el itinerario se lo permitía, y después... otra vez al mar. *O, I am tired, oh, estoy cansado*

de este oficio, decía, pero no sé cómo dejarlo, quiero a mi hijo y a mi esposa, quisiera estar siempre con ellos, pero me gusta el mar, he contraído matrimonio con él y debo serle fiel como a mi esposa. Bien, nos pasamos los siete días en esa navegación tan inolvidablemente bella, tan bella, que siempre la recuerdo. Y al desembarcar en Nueva Orleans, llegó nuestro amigo a despedirnos con un abrazo apretado y largo. Y la verdad,

sentí dolor al separarnos, y estrechándole la mano, aquella mano sincera, le dije: Cuándo nos volveremos a ver? a lo cual me contestó: *O, my God, may be never.* Oh, Dios mío, posiblemente nunca. Y sentí la nostalgia de la separación al irme, y recordé siempre el sentido frío y real de esas palabras: oh, Dios mío, posiblemente nunca.

Napoleón Sanabria Coto.

Conduciendo a la defensiva

Ante el creciente aumento de accidentes automovilísticos que se viene notando en el país, en los últimos años, debido en su gran mayoría a una sobrada confianza de los choferes en su pericia, a la cual se atienen para correr a grandes velocidades, o para no prevenir a tiempo los múltiples problemas que a diario presenta el tránsito, hemos considerado de oportunidad reproducir los siguientes capítulos de la introducción al interesante folleto "Prácticas para conducir vehículos de motor" editado por el Consejo Interamericano de Seguridad (Two Rector Street, Nueva York 6, N. Y. E. U. A.)

Tiene tal interés educativo el folleto en referencia, que sería conveniente que las autoridades de Tránsito en Costa Rica lo reprodujeran en su totalidad, con sus múltiples esquemas y grabados demostrativos de que la generalidad de los accidentes, por lo menos el sesenta por ciento, se deben a falta en los choferes de una buena actitud en el manejo.

La Dirección.

¿Qué es conducir a la defensiva?

Un conductor que conduce a la defensiva es uno que toma en consideración la falta de destreza y la falta de conocimiento del "otro" conductor; es el que reconoce que no ejerce ningún dominio sobre las acciones impremeditadas de los demás choferes y peatones, ni sobre las condiciones del tiempo y de las carreteras y que, por lo tanto, se prepara para "defenderse" contra todos estos riesgos. Cede el derecho de vía y hace otras concesiones para evitar choques. Es cuidadoso para no cometer errores al conducir el vehículo y está alerta y preparado para evitar las asechanzas que tienden el accidente y los peligros creados por el tiempo, las carreteras, los peatones y los otros choferes.

¿Vale la pena conducir a la defensiva?

Creemos que sí. El estudio de miles de accidentes demuestra que muy pocos se deben a desperfectos mecánicos, que se deben principalmente a fallas humanas y, excluyendo los choferes ebrios, por lo general ambos choferes han errado y cada uno tiene parte de la culpa. Cualquiera de ellos dos pudo evitar el accidente si hubiese conducido a la defensiva. El testimonio más convincente de que es meritorio realizar todos los esfuerzos posibles para conducir a la defensiva, lo encontramos examinando el récord nacional de accidentes y dándonos cuenta del daño incalculable que infligimos todos los años.

ACCIDENTES DE AUTOMOVIL QUE OCURREN ANUALMENTE

muertes lesionados		
Peatones que sufren accidentes debido a vehículos de motor	12.500	260.000
Choferes y viajeros en accidentes	20.100	890.000

Números de personas que se perjudican anualmente	32.600	1.150.000

Propiedad echada a perder (total de accidentes)	4.900.000	

Ni uno solo de estos millones de accidentes fué intencional; ni uno de éstos fué deliberado. Le ocurrieron no sólo a los operadores inexpertos y descabezados, sino también a los mil que se consideraban choferes precavidos y diestros. Sucedieron a pesar de los esfuerzos desesperados que se hicieron en el último momento para evitarlos, los cuales resultan, dicho sea de paso, demasiado tardíos para tratar de evitar un accidente.

A lo largo de todas estas prácticas para conducir automóviles damos énfasis al hecho de que es responsabilidad del chofer conducir sin sufrir accidente, y le advertimos, además, que esté alerta a fin de que no se le sorprenda en el último momento realizando inútiles esfuerzos para evitar un accidente. Estar alerta implica mirar hacia adelante—lo suficientemente lejos,—como medio de defensa para percatarse de ese conjunto de peligros, cuales son las calles, los vehículos y los peatones y evitar así encontrarse en medio de una situación que equivale a un accidente inminente. Una vez "en medio" de esta situación es por lo general difícil salir de ella sin que le ocurra nada.

Ni las carreteras mojadas, ni las curvas, ni los caminos estrechos, ni la falta de avisos o luces de tránsito, ni las luces "fuera de orden", ni el descuido, ni la temeridad o la ignorancia de parte de otros, releva al chofer en lo más mínimo de su responsabilidad respecto a la SEGURIDAD. Estas son situaciones a las que podemos enfrentarnos en cualquier momento y tenemos que conducir el vehículo teniéndolas en mente.

El esfuerzo consciente, el estudio, y la práctica de conducir dentro de las normas de la seguridad, desarrollarán el hábito de condu-

cir a la "defensiva", lo cual hará que conduzcamos en las carreteras un automóvil o un camión con seguridad para nosotros mismos y de manera que nos ayude a evitar accidentes con los inexpertos o los temerarios. Cortesía y precaución, mantenimiento de la velocidad apropiada y guardar las reglas de ética en las carreteras—en una palabra, conducir el vehículo siempre dentro de las normas recomendadas—es lo que se demanda de todos.

EL ACCIDENTE INEVITABLE

La gran mayoría de los accidentes que le ocurren a los vehículos de motor podrían llamarse colisiones—choques—y los pocos restantes podrían considerarse más correctamente como accidentes. En este último grupo se incluyen los que realmente son accidentes por su naturaleza, los que son casi inevitables. En otras palabras, la inmensa mayoría de los choques son evitables, son innecesarios y reflejan errores o falta de parte de los choferes afectados.

Decidir que un choque de automóviles es inevitable y que ha sido en realidad un accidente, es un problema verdaderamente serio y esta decisión no puede tomarse a la ligera, sin investigar antes cuidadosamente y sin considerar todos los factores envueltos. Decidir que un accidente es inevitable, significa que se puede hacer muy poco para evitar que se repita.

Muchos choques pasan primero por etapas en que son evitables y llegan luego a una etapa que podría llamarse el factor tiempo, en que resultan inevitables. Por ejemplo: si un chofer a 200 pies de distancia de una intersección se acerca a una velocidad moderada y ve en la calle transversal un automóvil que va acercándose, tendrá tiempo para hacerse cargo de la situación y reducir la velocidad o detener el vehículo, a fin de que no haya oportunidad para que ocurra el choque. Sin embargo, si no ve el otro automóvil hasta que ambos están en la intersección, la situación inminente ha pasado a la etapa en que el choque es inevitable.

Decir que un choque así es "inevitable" es incorrecto porque descarta la falla inicial del chofer y la relación directa que hay entre

esta falla y el choque. Debiera más propiamente llamarse un choque evitable o prevenible.

CONDICIONES FISICAS

Además de destreza, experiencia y una actitud correcta, las buenas condiciones físicas es requisito fundamental para conducir vehículos dentro de las normas de la seguridad y requiere tres cosas esenciales fuera de la coordinación normal de la vista, las manos y los pies.

1. Buena vista, de modo y manera que esté bien al tanto de lo que esté frente a uno, así como lo que hay a su derecha y a su izquierda; y a fin, también, de que uno pueda ver de noche aun bajo las peores condiciones para conducir vehículos de noche.

2. Un buen corazón, de modo que no ocurra en ningún momento alguna afección cardíaca o un colapso súbito cuando se está en el volante.

3. Presión normal, de modo y manera que no hayan momentos de desvanecimiento o mareos y pérdida súbita de las facultades cuando se está conduciendo el vehículo.

El primer punto demanda un examen de la vista y que se corrija cualquier defecto con cristales apropiados cuando éstos sean necesarios. Sometiéndose a una prueba de reflejos de luz se determinará si uno puede o no conducir vehículos de noche. Ciertamente, no se conducirán vehículos de noche si uno padece de "ceguera nocturna".

Un examen físico, que incluya la presión arterial, descubrirá si uno está o no en condiciones de sufrir un colapso debido a una afección cardíaca. Si uno está enfermo del corazón o si tiene una presión arterial alta, no debe conducir automóviles, porque la excitación o la conmoción ante un posible accidente puede hacerle fallar el corazón o producirle un colapso y ocasionar así un accidente más grave aún, cual es el de un hombre muerto o inconsciente sobre el volante.

EL SESENTA POR CIENTO ES TENER UNA BUENA ACTITUD

Conducir un vehículo dentro de las normas de la seguridad no es sólo una mera cuestión de coordinar la manipulación del automóvil o del camión. Si fuese esto solamente, entonces, conducir con seguridad sería demasiado fácil. Fijémonos en los jovencitos dieciochoañeros, por ejemplo. A muchos nunca se les ha enseñado la necesidad de las reglas y reglamentos del tránsito, ni por qué es necesario ser corteses. No se les ha enseñado que el uso de las carreteras es un privilegio a compartirse con otros choferes y peatones.

Aunque estos jóvenes adquieren prontamente la coordinación, a muchos no se les ha hecho comprender nunca las propias limita-

ciones ni las limitaciones del vehículo. Con demasiada frecuencia tratan de hacer lo imposible, a juzgar por el aterrador número de accidentes graves y fatales que ocurren entre las personas incluidas en este grupo; ello demuestra que al conducir vehículos les falta alguna cualidad vital, esencial para conducir con seguridad.

¿Qué otra cosa, además de la habilidad en la manipulación del automóvil, se necesita para conducir un vehículo dentro de las normas de la seguridad? Hay que tomar muy en cuenta el punto de vista de que el conducir con seguridad depende:

20% de un vehículo en buenas condiciones.

20% que el chofer esté en buenas condiciones físicas.

60% una buena actitud.

RINDIENDO CUENTAS

Heredia, 3 de enero de 1953.

Señor Tesorero de la Asociación Ala
Señor Tesorero:
Ciudad.

Es muy satisfactorio para mí, rendir a Ud. cuentas comprobadas de la inversión de dinero, que Ud. y los señores Lic. don Andrés Benavides y don Manuel Alfaro tuvieron la confianza de poner en mis manos para sufragar los gastos de la Navidad de los Niños Pobres que atiende el Patronato Nacional de la Infancia de esta ciudad:

INGRESOS:

Primera entrega de esa Tesorería	₡ 925.00
Segunda entrega, ibidem	150.00
Donación Lic. A. Benavides	75.00
Donación don Manuel Alfaro	35.00
Total	₡ 1.185.00

GASTOS

Factura Botica Oriental	₡ 434.30
Factura Luis Jiménez	334.90
Factura Las Tres Américas	3.75
Factura Manuel Alfaro	69.40
Factura Librería Universal	141.00
	₡ 983.35
Saldo favor caja	201.65
Total	₡ 1.185.00

Se obsequiaron galletas finas y confituras y variados juguetes a niños.

Las galletas y confites con que se regaló a los niños los obsequió en su totalidad el generoso industrial don Santiago Acuña.

Como sobrante de los dineros por mí administrados, y que será muy útil como fondo para la próxima Navidad de los Niños Pobres devuelvo a Ud. la suma de doscientos un colones, sesenta y cinco céntimos.

De Ud. att. Servidora,

Margarita de Elizondo

Para expresar esto mismo de distinta manera, podríamos decir que el conducir un vehículo con seguridad es, en mucho, un proceso mental que requiere pensamiento, atención, cortesía, consideración y un sentido de responsabilidad alerta, más bien que un proceso físico impremeditado que implique sólo destreza al manipular la dirección del vehículo.

Una buena actitud despierta prontamente el interés y el deseo, de desarrollar destreza y, así, las prácticas para conducir el vehículo a la defensiva y dentro de las normas de seguridad se convierten en un hábito.

Una buena actitud hace que el chofer esté siempre pendiente de que su carro esté lubricado, y su mecanismo en las mejores condiciones; de que la emergencia y el freno funcionen efectivamente; de que ambos faros delanteros den luz y estén bien enfocados; de que la luz posterior y las luces que se encienden al detener el vehículo funcionen y de que el automóvil o el camión estén en condiciones de ser conducidos con seguridad.

Una buena actitud hace que el chofer conozca cabalmente las leyes del tránsito, así como los reglamentos que rigen en su localidad; y aún más, lo incita a que sea mucho más que un chofer "legal". Conoce la cortesía y sabe las consideraciones que debe guardar para ser un chofer legal; sabe que la cortesía hace posible que se resuelvan o se eviten mil y una situaciones a las que se enfrenta uno en las carreteras; para la solución de las cuales sería muy difícil incluir disposiciones en las leyes.

Una buena actitud hace que el chofer se dé cuenta de que no es suficiente hacer las señales correspondientes antes de girar y que es de suma importancia mantenerse en la trocha correspondiente a fin de poder girar dentro de un máximo de seguridad y afectando o interfiriendo lo menos posible el resto del tránsito. Una buena actitud le hace comprender que no es suficiente ir por su derecha en la carretera, sino que debe ir también por la trocha correspondiente a la derecha de la carretera y no ir pasando de una a otra alternativamente.

Una buena actitud hace que el chofer esté siempre consciente de que los niños son irresponsables y que corresponde al chofer estar pendiente de ellos; de que el derecho de vía es un requisito legal que funciona en gran parte debido a la cortesía; de que no es suficiente que tenga la luz verde, sino que debe tener en consideración al otro individuo que se acerca a 64 kmph. (kilómetros por hora). ¿Por qué seguir por donde él ha de pasar y dar lugar así a un choque seguro?

Toda la evidencia favorece la necesidad de tener una buena actitud si queremos conducir vehículos de motor sin sufrir accidentes.

Tomado de la revista "Prácticas para conducir vehículos de motor". Consejo Interamericano

La Historia al día

Nº 31.—*Nuevo cambio de gobernante en Venezuela* (2 diciembre, 1952).

En 1499 Alonso de Ojeda, en sociedad con Américo Vespucio y Juan de la Cosa, llegaron en su expedición marítima hasta las hoy Guayanas inglesa y Holandesa, prosiguiendo luego hasta Maracaibo, en donde penetraron. Allí encontraron casuchas de los indios elevadas sobre puntales en medio de las aguas. Este hecho les recordó a Venecia y sus canales, por lo que denominaron al sitio Venezuela, nombre del país en la actualidad.

Nº 32.—*En el mes de enero se verificarán conferencias de Ministros de Relaciones Exteriores centroamericanos* (6 diciembre).

En octubre de 1951 se verificó en San Salvador una conferencia de los Ministros de Relaciones Exteriores centroamericanos, los que redactaron la Carta de su organización, que denominaron O. D. E. C. A. (Organización de los Estados Centroamericanos).

En su primer considerando escriben "...que las Repúblicas Centroamericanas, partes disgregadas de una misma nación, permanecen unidas por vínculos indestructibles que conviene utilizar y consolidar en provecho colectivo..."

Nº 33.—*Toma posesión el nuevo Presidente de la República de México* (1º diciembre).

Entre los iniciadores de la revolución que determinó la independencia de ese país, figura el cura Miguel Hidalgo y Castillo (1753-1811). Se había éste educado en Valladolid, en donde adquirió grande cultura, versado en la lengua francesa, de la que había hecho varias traducciones, aficionado a las letras clásicas, astuto, audaz, apasionado y fervoroso indio de su país, cuya opresión miraba con singular repudio. Era cura de Dolores (Guanajuato), al iniciar su rebelión. Por sus cualidades de astucia lo apodaban "El Zorro".

Nº 34.—*Consagrado Arzobispo de San José, Monseñor Odio* (11 diciembre).

Fué el primer Arzobispo de San José Monseñor Rafael Otón Castro y Jiménez, desde agosto de 1921, hasta su muerte, ocurrida el 14 de diciembre de 1939. Había nacido en San José el 17 de enero de 1877 y obtenido en Roma tres Doctorados. De marzo de 1903 a agosto de 1904 figuró como Tercer Vicario Capitular de Costa Rica.

El 26 de abril de 1926 coronó Monseñor Castro, en forma muy solemne, la Imagen de Nuestra Señora de Los Angeles, en Cartago.

Nº 35.—*Otra conjuración revolucionaria develada en El Ecuador* (11 diciembre).

Una de las figuras singulares en la historia republicana del país, fue Gabriel García Mo-

POR CARLOS MELENDEZ

reno. Nacido en 1821, era hombre de gran cultura humanística, muy versado en teología y su aspecto más singular era su absoluta sumisión a la Iglesia. Al modificar la Carta Constitucional, entregó la enseñanza a los jesuitas, Hermanos Cristianos y Monjas del Corazón de Jesús. En fin, obediencia ilimitada a órdenes de la Santa Sede. La oposición encontró en Juan Montalvo uno de sus más valientes defensores.

El 6 de febrero de 1875 murió asesinado en la capital, desapareciendo así su teocrático gobierno.

Nº 36.—*Navidad* (25 diciembre).

Los evangelios nada dicen respecto a la fecha del nacimiento de Cristo, y por esta razón la Iglesia no lo celebraba al principio. Sin embargo, pasado algún tiempo los cristianos de Egipto acordaron el día 6 de enero como fecha de Navidad y la costumbre de conmemorar el nacimiento del Salvador en ese día fué extendiéndose gradualmente hasta el Siglo IV, en que ya estaba universalmente establecida en el Oriente. Pero la Iglesia occidental, que hasta fines del tercer siglo o comienzos del cuarto no había reconocido el 6 de enero como día de Navidad, adoptó el 25 de diciembre como verdadera fecha y esta decisión fué aceptada después también por la iglesia oriental. En Antioquía el cambio no se introdujo hasta el año 375 aproximadamente.

Bonos Electrificación Heredia

7½ % 1944 — Sorteo Nº 30

Resultaron favorecidos los siguientes Bonos:

Números: 19 — 139 — 399 — 457 — 495 — 613 — 946 — 1163 — 1165 — 1216 — 1330 — 1345 — 1431 — 1432 — 1493 — 1528 — 1844 — 2154 — 2213 — 2309 — 2398.

Números favorecidos en sorteos anteriores, que no han sido presentados al cobro:

Sorteo Nº 29: 522
 " " 28: 1650 — 1803 — 1804
 " " 27: 573
 " " 26: 1159 — 1833
 " " 24: 511 — 1752
 " " 22: 584
 " " 21: 653
 " " 20: 601

Sorteo efectuado el 26 de diciembre de 1952

Nº 37.—*Se inaugura la luz eléctrica en San Isidro de Heredia* (25 diciembre)

A principios de 1863 los vecinos del barrio de San Isidro solicitaron y obtuvieron licencia para hacer por su cuenta en aquel lugar, una ermita y panteón. En 1870 se erigió en filial de la Parroquia de Heredia.

El 1º de agosto de 1865 el pueblo había pedido la segregación en lo civil del Distrito Central, y la anexión al de San Pablo. Al adquirir mayor desarrollo se le erigió en sexto cantón de la provincia de Heredia, dándosele el título de villa al poblado, por decreto número 40 del 13 de julio de 1905.

Nº 38.—*Se publican pronósticos agro-pecuarios para 1953* (27 diciembre)

El Licenciado Juan de Cavallón, después de enviar unos hombres adelante, salió de Nicaragua hacia Nicoya, en enero de 1561, para iniciar la penetración al interior de la entonces desconocida Costa Rica. Entre los noventa soldados españoles que le acompañaron, iban esclavos negros como complemento. Llevaba además esta expedición numerosos caballos, vacas, cabras, puercos y otros animales domésticos.

Estos ganados, escribió don Ricardo Fernández G., son los progenitores de los que hoy existen en Costa Rica.

Nº 39.—*Reapertura del balneario de la Fuente de Ojo de Agua* (27 diciembre)

El terreno en donde está ubicada la Fuente, fué comprado a don Emeterio Campos en mil colones, por el Gobierno. Fué inaugurado el día 8 de diciembre del año de 1938, convertido ya en uno de los sitios más pintorescos y el mejor balneario del país. La cañería de Puntarenas parte de sus fuentes, y recorre una distancia aproximada de 80 kilómetros. Fué construida por el Gobierno del Licenciado D. Ricardo Jiménez, siendo Secretario de Fomento el Lic. Cortés Castro.

Nº 40.—*Fuerte temblor sacude a la región central del país, dejando saldo de muertos* (30 diciembre)

El 7 de mayo de 1822 hubo un fuerte temblor que no dejó de tener repercusiones en la vida política. Consternados los cartagineses y josefinos, imperialistas y republicanos, resolvieron poner punto final a sus querellas y disgustos. El cabildo de San José declaró el 9 de mayo que la misericordia de Dios se había dignado atajar la discordia y la guerra civil que se preparaba, haciendo que los pueblos se volvieran a sentimientos de paz, unión y armonía. Entre la junta y el Ayuntamiento de Cartago se cruzaron después otras cartas en tono amistoso, encaminadas a relegar al olvido sus rencillas.

Actividades del Sindicato Patronal de Comerciantes Heredianos

Nº 7307

Ministerio de Obras Públicas
República de Costa Rica

San José, 23 de Octubre de 1952.

Ingeniero Carlos Cordero L.

Jefe del Departamento de

Obras Hidráulicas

S. O.

Me permito remitirle, con carácter devolutivo la carta enviada a este Despacho por los señores Presidente y Secretario del Sindicato Patronal de Comerciantes Heredianos, quienes se refieren al proyecto de que las aguas del tanque del río de La Hoja continúen ingresando a los tanques de distribución por la conducción vieja para asegurar el funcionamiento de la Planta de La Joya.

Hago lo anterior de su conocimiento con el ruego de que me informe sobre el particular y aprovecho la oportunidad para suscribirme, atento y seguro servidor,

(f.) Carlos M. Rojas

Ministro de Obras Públicas

Nº 7408

Ministerio de Obras Públicas
República de Costa Rica

San José, 28 de Octubre de 1952.

Señor Presidente del Sindicato

de Comerciantes Heredianos.

Heredia.

En atención a su carta de días pasados, me permito transcribirle el oficio Nº 1589 del ingeniero Carlos Cordero L., Jefe del Departamento de Obras Hidráulicas, que textualmente dice:

"En contestación a su oficio Nº 7307 del 23 de Octubre de 1952, que se refiere a una solicitud hecha por el Sindicato Patronal de Comerciantes de Heredia para que la antigua conducción de la cañería de ese lugar siga trabajando, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente: No hay ningún inconveniente en que dicha tubería siga trabajando, mientras no quede completamente destruída. Cuando diseñé la conducción del sistema de la cañería de Heredia, conducción que tendrá una capacidad de 107 litros por segundo como promedio, hice una revisión de la tubería existente, que es de latón remachado, y la encontré en pésimas condiciones. En muchas secciones se sale el agua y en otras entra el aire lo que hace que dicha tubería tenga un funcionamiento defectuoso y existe además la probabilidad de que el día menos pensado sufra desperfectos irreparables. Es lógico que si esa tubería se hubiera encontrado en buenas condiciones, se habría dejado trabajando para el servicio de la población, y haciéndole algunas mejoras su capacidad hubiera sido mucho mayor de lo suficiente. Desgraciadamente no fué así y debe ser cambiada. Debo aclarar que la planta de la Joya trabaja con agua de Río Segundo y recibe un refuerzo, en verano, del Río

La Hoja, que perfectamente puede seguir pasando por el tubo de latón".

Con la oportunidad del caso me suscribo de usted muy atento y seguro servidor,

Ministro de Obras Públicas

(f.) Carlos M. Rojas

Banco Nacional de Costa Rica

San José, Costa Rica

3 de Noviembre de 1952.

G-2, 195

Señores

Don Miguel A. Sáenz F., Presidente

y don Luis Moya L., Secretario,

Sindicato Patronal de Comerciantes

Heredia.

Muy estimados señores:

En relación a la atenta carta que ustedes, con fecha 20 del mes ppdo., se sirvieron dirigirme, en la cual se referían al problema suscitado en la Sucursal de este Banco en Heredia por la falta de un local adecuado para esa oficina y a la necesidad de subsanar lo más pronto posible ese problema, me permito co-

municarles que la Junta Directiva del Banco Nacional de Costa Rica, con el deseo de ofrecer a sus clientes el mejor servicio en el despacho bancario, se ha preocupado por acondicionar adecuadamente las oficinas de sus Sucursales, Agencias y Juntas Rurales. Con ese propósito se han adquirido lotes y propiedades en distintos lugares del país y considerando que en algunos de ellos: como en Alajuela y Heredia, urgía la construcción de nuevos edificios convenientes, inició estudios con el fin de lograr esos propósitos. En la actualidad se encuentra en construcción el edificio de la Sucursal de Alajuela y se estudia ya la posibilidad de efectuar la construcción del local para la Sucursal de Heredia. Cuando se llegue a un acuerdo definitivo al respecto, tendré mucho gusto en hacerlo del conocimiento de ustedes.

Agradecido por el interés que se han servido mostrar en este asunto, aprovecho la oportunidad para reiterarles las seguridades de mi distinguida consideración,

Banco Nacional de Costa Rica

(f.) Elias Quirós

Gerente General

Palpitaciones de la Ciudad

Con gran satisfacción hemos podido comprobar que ya se ha dado comienzo a la construcción del nuevo edificio de la Escuela Normal de Costa Rica, que como saben nuestros lectores se ubicará en la finca que pertenece a dicha escuela. Estamos en capacidad de informar, que gracias a los perseverantes esfuerzos de la Junta Administrativa del plantel y al desinteresado y efectivo apoyo de los señores Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, la finca a vuelto en su totalidad a ser propiedad de la Escuela Normal y ya se ha dado comienzo a la construcción de esta magna obra.

Salió hacia los Estados Unidos en plan de estudios educacionales, el director del Liceo de Heredia, doctor don Marco T. Salazar. El señor Salazar fué invitado por la UNESCO, y partió en compañía de un grupo de distinguidos educadores hacia la gran nación del Norte en donde han de visitar los centros principales de enseñanza, prolongándose su visita por espacio de varias semanas.

Muy avanzados se encuentran los trabajos del Estadio de Heredia, gracias a los denodados esfuerzos de quienes los dirigen; ya se ha concluido con los vestidores, y se ha adelantado mucho en los trabajos de la gradería del Este.

Finalizando esta publicación queremos aprovechar la oportunidad para manifestar para conocimiento de la ciudad, que estamos empeñados en que Heredia no siga por el camino que va cada vez en categoría menor en población, en el aspecto social y comercialmente. Por eso a la vez que nos satisface como miembros del Sindicato Patronal de Comerciantes Heredianos estar influyendo para que muy pronto Heredia cuente con el nuevo edificio de la Sucursal del Banco Nacional, también felicitamos a todos los heredianos, muchos de ellos consocios nuestros, que están construyendo o piensen construir teatros y edificios comerciales, pues así se está dando más vida y embellecimiento a la ciudad. Hay que dar trabajo sobre todo a los heredianos para retenerlos, resolver muchos problemas comerciales para que seamos más localistas, pues al paso que vamos la capital nos está absorbiendo. Pero el comercio sólo está correspondiendo a nuestra labor en una pequeña parte, las actividades del Sindicato están recargadas en un grupo directivo que no ha podido renovarse porque nadie quiere aceptar puestos y la situación no puede continuar así, por lo cual si el comercio mismo no corresponde como es debido, también desaparecerá este Sindicato. Los directivos actuales lo advertimos, llamaremos nuevamente a nuestros consocios y si no concurren, de la suerte futura, salvamos nuestra responsabilidad.

Luis Moya López