

El Ferrocarril a la Costa

RÉPLICA RAZONADA Á LOS
IMPUGNADORES Y EXPLICACIONES
PRECISAS AL PÚBLICO
CONTRIBUYENTE

LA OBRA EN EJECUCIÓN,
VENTAJAS DEL FERROCARRIL,
INEFICACIA DE LA CARRETERA
EL ANTEPUERTO DE GUAYAQUIL,
CONVENIENCIAS COMERCIALES,
SANITARIAS Y ESTRATÉGICAS.

GUAYAQUIL

IMP. LA REFORMA—30266
CASA EDITORIAL JOUVIN

1921

Miembros que componen la Junta del Ferrocarril a la Costa

PRESIDENTE

JULIO BURBANO AGUIRRE

VICE-PRESIDENTE

AURELIO CARRERA

SECRETARIO

RICARDO GONZÁLEZ-RUBIO

VOCALES

DR. ALFREDO BAQUERIZO MORENO

DR. BARTOLOMÉ HUERTA

DR. FCO. DE ICAZA BUSTAMANTE

SR. VICENTE DE SANTISTEVAN

COMISIONADOS DEL I. C. C.

DR. JUAN A. CORTÉS GARCÍA

SR. FELIPE AVELLÁN GONZÁLEZ

COLECTOR

SR. ROGELIO BENITES ICAZA



EL FERROCARRIL A LA COSTA

I

Antecedentes de la obra.

Hacía mucho tiempo que el vecindario de Guayaquil anhelaba por la adquisición de un elemento rápido de transporte para trasladarse a los balnearios de mar, en la época ardorosa del invierno o durante los períodos insalubres de la población, siquiera para cambiar de aires y gozar por momentos de la benéfica influencia del océano, sin mayor interrupción de las labores ordinarias en este activo y populoso centro del comercio y de la industria.

Este medio de rápido transporte, que no podría proporcionarlo la vía fluvial, siempre pesada, tardía, y única al alcance de los habitantes de Guayaquil, no debía ser otro que un ferrocarril al balneario más cercano, como lo tienen otras ciudades interiores de Sud América a sus más inmediatos puertos marítimos. Un ferrocarril, decimos, exclusivamente sanitario, para llenar una imperiosa necesidad pública en orden a la conservación de la salud, al reparo de las fuerzas y al natural esparcimiento entre las fatigosas faenas de la vida cotidiana.

Siendo Presidente de la República el General Plaza, hizo viaje expreso al Puerto del Morro, con numerosa comitiva para estudiar la conveniencia de construir siquiera un ferrocarril de recreo entre el referido puerto y el de Playas, a fin de acortar la distancia entre Guayaquil y el balneario favorito de los guayaquileños ; pero el proyecto en referencia apenas mejoraba las condiciones del tráfico y fué prontamente abandonado por insuficiente.

Fuí yo más tarde quien presentó al Congreso de 1909 una solicitud firmada por más de cien personas honorables de Guayaquil, en la que se pedía la creación de una Ley destinada a la provisión de fondos para la construcción de un ferrocarril a uno de los balnearios de la Costa, y la solicitud fué debidamente considerada y atendida por la Legislatura, quedando desde entonces puestas las bases legales y económicas de la obra que está en ejecución.

LOS RENDIMIENTOS

Nadie pensó entonces en que ese ferrocarril cantonal, destinado, como todos sabían; a recorrer las pampas áridas de nuestro litoral, y sin más objeto que el de acercar el vecindario guayaquileño a las playas del mar, con propósitos de solaz y bienestar, altamente merecido por todas las clases sociales de este puerto que trabajan demasiado, iba a resolver problemas económicos ni a convertirse en una arteria para la circulación de grandes intereses comerciales e industriales. Todos pensaron cuerdaamente entonces que ese ferrocarril no sería más que lo que debía ser: un desahogo para Guayaquil, y ello

sólo era suficiente para que todos tomáramos interés en su construcción y sostenimiento.

Conste, pues, que la idea de lucro no inspiró jamás el Ferrocarril a la Costa; que todos sabíamos de antemano a qué atenernos sobre la zona improductiva que iba a recorrer y que el sostenimiento del tráfico debía sólo esperarse de los pasajeros, que multiplicarían sus viajes en razón de la rapidez y de la comodidad.

Quedan, pues, fuera de lugar, las tardías y extemporáneas lamentaciones de unos cuantos enemigos de la obra, que han salido ahora con el peregrino descubrimiento de que el ferrocarril no hallará carga que llevar ni que traer, y que por consiguiente el renglón de fletes será letra muerta para su sostenimiento.

En cuanto a la carga, debemos convenir en que poco nos importa; en cuanto al sostenimiento, ya responderá Guayaquil cuando pueda viajar cómoda y rápidamente a las riberas del mar.

AMPLIACION DEL PROYECTO

La duración de la obra que actualmente se ejecuta es cosa que también escuece a los oposicionistas; pues no admiten que haya transcurrido cierto número de años en la ejecución de los trabajos, cuando, en su opinión, la vía férrea debería estar ya concluida y el ferrocarril en movimiento.

Quiénes tales cosas piensan, proponen y escriben, sólo revelan ignorancia profunda de la historia de la obra y aun de la administración pública; pues a no ser así deberían recordar que la empresa inicial de la Junta del Ferroca-

rril a la Costa comprendía sólo la línea de Guayaquil a Playas—de 91 kilómetros de extensión—y su capacidad económica apenas estaba calculada para la magnitud de aquellos trabajos; pero luego se modificó y amplió el proyecto por el Concejo Cantonal de 1913 y fué señalado el balneario de Salinas como puerto terminal de la futura vía.

Esta modificación vino a duplicar el presupuesto y la extensión de los trabajos; pues, además de la línea directa entre Guayaquil y Salinas de 150 kilómetros fué acordada la construcción de un ramal a Playas de 25 kilómetros.

La obra tomó entonces un aspecto muy serio: ya no era sencillamente el ferrocarril de recreo al vecino balneario, dentro del propio cantón de Guayaquil, sino un verdadero ferrocarril provincial con perspectivas más amplias que las ya estudiadas y esperadas.

Para afrontar y acelerar los trabajos que comprendía el nuevo trazo, era necesario incrementar en proporción la base económica, y esto no fué posible durante mucho tiempo. El Congreso de 1913 quiso favorecer la obra y le señaló mayores rentas; pero estas no pudieron hacerse efectivas por razones de penuria pública, y la Junta se vió obligada a laborar dentro del estrecho marco de su situación rentística.

Si más no ha hecho hasta aquí es porque más no ha podido. Los ferrocarriles no se construyen, desgraciadamente, con buena voluntad y patriotismo, sino con dinero efectivo; y este no ha sobrado nunca en la caja de la Tesorería de la Junta, ni ha guardado siquiera proporción con la magnitud de la empresa.

Mucho es ya que no haya adquirido deudas, pues, deliberadamente, la Junta no ha querido pignorar sus entradas

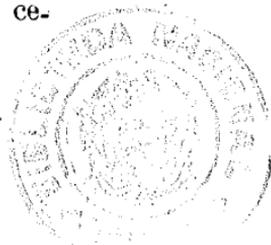
legales, con el propósito de tenerlas saneadas para cuando llegara el día de importar el material mecánico sobre la base de una operación de crédito.

En suma ¿qué se le reprocha a la Junta? ¿Que ha invertido en los once años de establecida la suma de S/. 1.331,334,79 en la construcción de terraplenes? Divídase esta cifra por los 174 kilómetros trabajados y se tendrá que el costo de cada uno de ellos apenas monta a S/. 7,651,40. I qué más? Que no haya hecho el milagro de los cinco panes con sus modestísimos recursos a la falta de una varilla mágica para improvisar ferrocarriles en un abrir y cerrar de ojos?

LO QUE ESTÁ HECHO

Lo que se ha hecho a la vista está y ya es un beneficio positivo para Guayaquil. Lo es, en efecto la viabilidad de los terraplenes para el tráfico de los automóviles, que se han anticipado al paso de los trenes. Donde no hubo jamás un buen camino, ni mediano siquiera, sino un simple sendero para los viajes por tierra entre Guayaquil y Santa Elena; sendero cortado por innumerables riachuelos, lleno de subidas y bajadas peligrosas, por ásperas montañas o bordeando profundos despeñaderos, en un terreno desigual y pantanoso, donde la marcha era penosa y requería tres días de viaje en cabalgadura, es hoy un trayecto fácil y continuo, que franquea el tráfico de vehículos y ha puesto a Guayaquil a tres horas de Playas y a cinco de Salinas.

¿Es que esto no significa nada? Es que nada vale la única vía cómoda que



ya tiene y aprovecha el vecindario para salir al campo en autos y llegar hasta las orillas del mar?

Pues eso la ha hecho la Junta del Ferrocarril a la Costa; y si en invierno el copioso caudal de las lluvias remoja el terreno y lo hace imposible para el rodar de los vehículos, la Junta no tiene la culpa de aquella dificultad, pues no ha estado construyendo carreteras, sino mesa de ferrocarril y ésta se consolidará cuando estén colocados los durmientes y puesta la enrielladura con el lastre respectivo, como sucedió con la línea del ferrocarril de Durán a Yaguachi, cuyos terraplenes solían anegarse en todos los inviernos, lo cual daba origen a las mismas murmuraciones que hoy se hacen sobre la línea del ferrocarril a la Costa, sin que los fatales agoreros hayan visto realizados sus pronósticos.

FERROCARRIL, NO CARRETERA

La oposición va más lejos todavía: no quiere ya ferrocarril sino carretera, pero yo voy a demostrar que si se hiciera carretera en lugar de ferrocarril fallaría por su base la primera condición que se trata de llenar para la rapidez del transporte.

Todos conocemos muy bien las máquinas de que dispone la compañía del Ferrocarril del Sur para su tráfico. Estas son de dos clases, unas de menor potencia para efectuar el recorrido entre la parroquia Eloy Alfaro y Bucay, y otras más poderosas para remontar la cordillera. Presumo que bastarían las primeras para movilizar los trenes en el terreno plano de la costa a una velocidad de 60 ki-

lómetros por hora arrastrando de quince o veinte carros con capacidad para 60 pasajeros cada uno.

He allí resuelto el doble problema de la velocidad y de la baratura del viaje: el tren, saliendo de Guayaquil y recorriendo los 150 kilómetros que nos separan de Salinas, haría el trayecto en dos horas y media; y en cuanto al costo del pasaje, bien podría calcularse en *sesenta centavos*, o menos, en relación con los siguientes gastos:

La máquina consumiría, según datos comprobados que poseo de 4 a 5 barricas de petróleo por viaje, que compradas en la propia zona productora de este combustible, costarían veinticinco sucres, a los cuales habría que agregar diez sucres por sueldo de maquinista, conductor, etc. Por todo \$ 35, suma con la cual se podría llevar un convoy con sesenta, seiscientos o novecientos pasajeros. En el caso mínimo, de solo 60 pasajeros el servicio quedaría costado con sesenta centavos como valor neto del pasaje y mucho menos si creciera el movimiento. Con estos antecedentes, ¿Cuál, pues, debería ser el valor efectivo de cada pasaje para el público?

En condiciones distintas de las que acompañan a este ferrocarril excepcional, habría que tomar en cuenta el interés y la amortización del capital invertido, la utilidad de los empresarios, etc., etc. Pero aquí no entra ese género de consideraciones, pues no habría que pagar nada a nadie, desde que todo se ha hecho con dinero del pueblo, que tiene que servir al pueblo en forma de facilidad, comodidad y baratura para su transporte, lo mismo el rico que el pobre, y lo único a que habría que atender sería de la conservación y reparación.

A los que dudan de que el ferrocarril no producirá lo necesario para su sostenimiento, se les puede presentar dos factores importantes: tiempo y tarifa. Si el viaje de Guayaquil a Salinas demorara 5 o 6 horas y el pasaje 8 o 10 sucres, la concurrencia sería muy limitada y exigüo el rendimiento, pues no todos disponen de tiempo suficiente para viajes largos y de dinero sobrante para pagar el lujo caro de un paseo siquiera semanal; pero si el recorrido se hiciera en una hora y media a Playas y en dos horas y media a Salinas, bajo una tarifa económica, habría multitud de personas que harían viajes diarios o vivirían en los balnearios, yendo y viniendo a sus ocupaciones ordinarias, sin interrumpirlas ni alterarlas.

Si hoy mismo estamos viendo que sin ferrocarril, ni carretera, sino a merced de un simple terraplén, salen hasta diez autos por día llevando cinco pasajeros cada uno ¿cómo no fundar positivas esperanzas en la multiplicación del tráfico cuando estuviera en servicio un ferrocarril de primera clase, rápido y barato? En el presente mes de Julio hubo dos días de fiesta consecutivos y salieron 21 carros con dirección a Salinas.

No es esto un sueño: es una visión de la realidad futura. Así han progresado todos los pueblos. Playas y Salinas serían en pocos años grandes poblaciones, íntimamente vinculadas a la vida guayaquileña.

El ejemplo lo hemos visto aquí en pequeño con las líneas de los Carros Urbanos: donde quiera que se han prolongado esas vías, allá ha ido la población formando nuevos barrios con numeroso vecindario, las paralelas de hierro son,

pues, los índices del progreso moderno. A los países pobres como el nuestro, les cuesta ímprobos esfuerzos y dilatada espera; pero, cuando se logran, el público bienestar y el adelanto material son los resultados inmediatos.

RAZONES DE EQUIDAD CONTRA LA CARRETERA

He sido y soy adverso a cambiar por una carretera el proyecto de ferrocarril. Si sólo se tratara de salvar distancias, sin consideraciones especiales de por medio, tanto valdría el un medio como el otro, pues estoy muy lejos de desconocer la importancia de las carreteras; pero aquí tenemos por objetivo principal y único, baratura y rapidez, y ésto no se consigue al mismo tiempo con la carretera.

Los ricos, que disponen de veloces carros y sólo necesitan de un buen pavimento para encaminarlos a la hora que les plazca, serían únicamente los beneficiados. En cambio los pobres irían en un ómnibus, caro y tardío, que no les aventajaría gran cosa, y ésta no es la solución que tenemos ofrecida a las diez mil familias guayaquileñas que esperan el resultado de los trabajos de la Junta del Ferrocarril.

Por un centenar de acaudalados que pueden permitirse el lujo de poseer carros propios para su regalo y satisfacción; y por algunos centenares menos afortunados que no los poseen, pero que pueden alquilarlos, quedan millares de empleados, de obreros y de gente pobre en general, que no pueden ni alquilarlos siquiera y los cuales quedarían privados de un positivo beneficio, al

que tienen el más perfecto derecho, como que forman la gran masa de contribuyentes.

Luego si faltara la equidad en el beneficio público, faltaría lo principal, y haríamos una obra odiosa en lugar de hacerla grata para todos.

LENTITUD E INCOMODIDAD

Demos por hecho que los vehículos destinados a las clases modestas y obreras, en caso de que prevaleciera el error de la carretera serían los *autobuses*, de los cuales ya conocemos los que tiene aquí el señor Rodolfo Baquerizo Moreno y sabemos que los hay también más grandes, pero no más rápidos ni seguros. Estos ómnibus nunca marchan a mayor velocidad de 25 kilómetros por hora, de manera que para recorrer los 150 kilómetros que hay á Salinas, sin contar ningún accidente, necesitarían 6 horas justas para llegar y otras tantas para regresar. Un día de excursión al agradable balneario de la costa se iría solamente en un viaje rotatorio de ida y venida, que más sería un suplicio que un placer para los pasajeros encajonados en el incómodo vehículo, sin la menor comodidad, bajo el ardiente sol de las sabanas, que los haría volver molidos y dispuestos a no repetir el tormento por caridad a su propia persona.

Una carrera en autobus dentro del perímetro urbano, entre dos barrios apartados o entre dos poblaciones inmediatas como de Posorja a Playas, de Playas al Morro, de Salinas a Santa Elena, pase, pero un viaje de 60 leguas, entre ida y vuelta, sería el más estúpido despropósito. Doce horas de traque-

teo? Más valía irse en un buque á la vela por el golfo y llegar cuando Dios quisiera; pero siquiera con los huesos sanos.

LO QUE COSTARIA UNA CARRETERA

Aprovecho la oportunidad para decir algo sobre la cuestión económica que se refiere a ferrocarriles y carreteras. Todos los ingenieros convienen en que la construcción de una buena carretera cuesta el doble de lo que costaría un buen ferrocarril; de manera que si la Junta se ha visto en las mayores angustias rentísticas para abordar la obra del ferrocarril ¿cómo se las habría compuesto para meterse en las honduras de una carretera? I si hoy murmuran, atacan y denuestan lo que están viendo siquiera un camino llano ya concluido y listo para recibir los rieles ¿cómo hablarían y atacarían al no ver a estas horas una estupenda carretera como la que piden, pues obra de tamaño magnitud se habría quedado en preliminares?

Comprendo que la generalidad de las personas tiene una idea muy vaga de lo que cuesta una carretera; pero para que se den aproximada idea de su costo, pido que se fijen en lo que importa en Guayaquil el metro cuadrado de pavimento en las calles. Nadie hace aquellos trabajos por menos de diez suces el metro cuadrado, y téngase en cuenta que aquí está todo a la mano: agua, piedra, arena, asfalto, etc. Juzgue, pues, cada cual, lo que costaría el mismo metro cuadrado en el camino carretero, pues saliendo de las inmediaciones del Estero Salado es necesario acarrear el material a largas distancias con extraordinario recargo de faenas y de gastos.

Aun es posible precisar estos detalles en algunos números:

La extensión total de la línea es de 175.000 metros y su latitud para carretera no podría ser menos de 8 metros, lo que nos daría una superficie de 1.400.000 metros cuadrados. Calculando que cada metro cuadrado de pavimento sólo costara 10 sucres, a pesar de lo dicho sobre el mayor costo del trabajo, por la circunstancia del oneroso acarreo, la obra costaría \$ 14.000.000, que no los conseguiríamos ni en cien años. Hasta en los Estados Unidos, que es país de los millones y de las fabulosas empresas, ha sido ya abandonada la idea de construir carreteras de macadán o asfalto, por el excesivo costo en su conservación, y sólo se emplea el cemento ú hormigón. Esto significa que, si en las condiciones más modestas, el cálculo resulta fabuloso, ¿cuánto nos saldría costando una carretera como las que estiman caras en los Estados Unidos?

Diviértase cualquiera haciendo números; duélase luego de la irreflexión de los partidarios de la carretera; dolámonos todos de la pobreza del país que nos impide pagarnos tan costosos lujos y permítaseme reproducir, por su oportunidad, un editorial de "Diario Ilustrado" de 6 de Febrero de 1916, que fué escrito cuando hace tres años se dijo que la Junta del Ferrocarril a la Costa había resuelto pedir al Congreso la autorización respectiva para construir una carretera en lugar de un ferrocarril.

Dice así:



FERROCARRIL A LA COSTA

La Junta del Ferrocarril á la Costa ha resuelto solicitar del próximo Congreso la autorización necesaria para construir una carretera, en vez de línea férrea para que fué creada, á virtud de un decreto legislativo que destina rentas provinciales para esta obra.

No adivinamos la razón de tal procedimiento. El ferrocarril á la Costa ha constituido siempre una aspiración guayaquileña, un vehemente deseo del pueblo trabajador que necesita de clima más benigno, de aires más puros y tonificantes, de las arderosas épocas del invierno; y no se diga que con la construcción de una carretera á Playas y á Salinas se habrá conseguido el mismo objeto; pues ella apenas sería para el elemento rico á cuyo alcance únicamente queda el servicio de autos y carruajes, nunca para el pueblo, la generalidad de los habitantes de la ciudad que soporta más intensamente los rigores de la estación, y busca la costa, donde las frescas brisas del mar soplan llevando un renuevo de vida y energías á los cansudos hijos del trópico.

Ahora no comprendemos tampoco cómo la Junta, que evidentemente no dispone de fondos apreciables, prefiera la carretera á la línea férrea, pues entendemos que aún económicamente ésta resultaría más ventajosa dado que por el

ancho de la vía y la construcción especial de una carretera, en condiciones para soportar las rudezas del invierno, demandan mayores gastos de construcción y de conservación que un ferrocarril de vía angosta, movido á petróleo, precisamente en la zona en que éste se produce.

Además, considérese que con el ferrocarril á Salinas y hasta Santa Elena, no solamente se aprovecharía de los balnearios de la costa, los meses del invierno, sino que serviría durante todo el año, para la explotación del petróleo y la explotación de la sal, dos riquezas, y fiscal esta última, que bien podrían tomar incremento y desarrollarse en escala superior, de haber el apoyo natural para facilitar su transporte á los mercados. Mientras tanto, ¿qué se aprovecharía con la carretera á Playas y Salinas? Bien poco: facilitar el traslado á esos balnearios, de dos ó tres docenas de familias pudientes, para cuyo exclusivo beneficio se habrá construído una obra costosa, con el producto de impuestos satisfechos por todos. Se habría, pues, burlado la aspiración de los guayaquileños y burlado el propósito de la Legislatura, al crear rentas especiales para el ferrocarril.

Por otra parte, los mismos trabajos ejecutados hasta hoy, han sido en el concepto de servir para la línea férrea, y con relación á ésta se han verificado trazos y terraplenes. Que estos trabajos bien pueden utilizarse en la carretera? Ciertamente, pero, por lo menos, demanda mayores gastos el aumento del ancho de la vía, en toda su extensión, porque no hemos de suponer jamás que, en las mismas condiciones actuales en que el tráfico de autos constituye una dificultad y un peligro, quiera dejarse como obra definitiva.

No consideramos, pues, de manera alguna aceptable la idea de la expresada Junta del Ferrocarril, y así lo manifestamos con la misma franqueza con que, en otra ocasión aplaudimos su labor honrada y constante, ya que con recursos despreciables si se quiere, sin pignoralos ni comprometerlos, estaba realizando aquella obra, que no es de lujo, como tan injustamente se le ha calificado más de una vez, sino de necesidad y de urgencia.

Quieran los entusiastas miembros de la Junta del Ferrocarril a la Costa, reconsiderar su anterior resolución, fundándose en principios de más amplios interés público y quieran más bien, dar mayor incremento á los trabajos, mediante la contratación de un empréstito, ya que las pequeñas rentas de que dispone no dan para otra cosa que para la lenta y cansada labor que realizan. Repetimos, una máquina movida por petróleo sería quizás lo más económico, y la línea, desde el momento mismo de su inauguración daría resultados prácticos, como serviría para la conducción de la sal y del petróleo, que se hace diariamente, en condiciones más onerosas, sin duda, y sobre onerosas difíciles. Pero aún hay más, con la línea proyectada, y jamás con la carretera, la exportación y la importación de mercaderías, ganaría enormemente, toda vez que en Salinas' se efectuarían los embarques y desembarques, de los buques de gran calado, con economías de tiempo y de dinero y con facilidades, que no podemos disfrutar ahora.

Siempre hemos creído una gran obra esencialmente práctica y provechosa, esta del ferrocarril á la costa, y en este concepto aún hemos abogado porque á su ejecución se destinen rentas, no sólo provinciales, co-

mo ahora sucede; más he ahí que la propia Junta, en un momento de extravío le quita su importancia, volviendo, en favor de quienes censuraban la inversión de dinero en via de lujo y de deporte, pues no otra cosa significaría la carretera de novísima idea, en vez del anhelado ferrocarril a la costa!



EL ANTEPUERTO DE GUAYAQUIL

II

SALINAS COMO ANTEPUERTO

Dije en la primera parte de esta exposición que el Ferrocarril a la Costa, en su origen, no tuvo más objeto que el de proporcionar fácil acceso para el vecindario de Guayaquil a una estación de baños; pero cuando el proyecto primitivo de Guayaquil-Playas se convirtió en Guayaquil Playas-Salinas hubo derecho para desarrollar más amplias ideas en torno de aquella obra, a despecho del pesimismo estacionario y negativo.

I, en efecto, el día en que tengamos un ferrocarril a Salinas, que es el punto geográfico más ventajoso de la costa del Guayas, ese tendrá que ser el antepuerto de Guayaquil, por razones superiores de utilidad y necesidad públicas, y habrá que habilitarlo legalmente para los servicios que está llamado a prestarnos.

Entre esos servicios debemos considerar el arribo de los grandes transatlánticos, que pasan a diario por las cercanías, y que no vienen a Guayaquil, ora por su mucho calado, ora por no perder 48 horas en entrada y salida si visitaran nuestro puerto fluvial. Habi-

litado Salinas, allí se detendrían sin ningún retardo ni apartarse de su ruta, y podrían dejar siquiera pasajeros y correspondencia, sin que este servicio contribuyera en manera alguna a restarle su importancia al movimiento comercial del puerto de Guayaquil, por donde el cargamento sería siempre desembarcado.

No hablemos sólo de los transatlánticos ni de los buques de mayor calado; pues hasta los vapores del tráfico ordinario en el Pacífico, nos darían grandes facilidades si pudieran tocar en Salinas para dejar allí la valija y pasajeros; pues de esta manera vendrían estos a Guayaquil y recibiríamos aquella con muchas horas de anticipación, dada la estadía en Puná, que en ocasiones es de una noche entera, y la pesada espera de las mareas para franquear la barra y evitar los bajos hasta el arribo al puerto mayor.

¡Cálculése, pues, el positivo beneficio que recibiría el comercio, y el país en general, cuando la distancia a Panamá se haya acertado más o menos en 24 horas!

Tan necesario es el servicio en la forma indicada que no ha escapado a la previsión del legislador y tenemos una ley que permite a los buques de gran calado arribar a Puná, para verificar desembarcos, no siendo éste un puerto habilitado; pero se ha hecho esta excepción por razones de conveniencia pública, que, dicho sea de paso, nunca ha sido aprovechada, por no llenar en absoluto todas las necesidades, pues ya la Isla de Puná queda muy apartada de la ruta de navegación y no habría intereses suficientes para tan onerosa arribada.

Queda por considerar otro punto importante: la posibilidad de una cuarentena en el exterior para los buques

procedentes de Guayaquil, en cuyo caso, como ya lo hemos experimentado, suelen retirarse los vapores o alterarse el tráfico en condiciones perjudiciales para el público, habiendo quedado el puerto de Guayaquil, en algunas épocas, casi incomunicado. Contra estos inconvenientes el antepuerto de Salinas y la línea del ferrocarril nos prestarían inmediatos y positivos servicios.

Nosotros estamos en la misma situación topográfica que Hamburgo, puerto que se encuentra a 100 kilómetros de la desembocadura del Elba y es uno de los principales de Europa. Allá, no obstante las facilidades de la navegación, casi ningún pasajero se embarca o desembarca en Hamburgo, sino que toman el tren para dirigirse a Cuxhaven, pequeño puerto que dista del primero 3 horas en ferrocarril y 6 horas por agua, de suerte que la economía de tiempo es la circunstancia que ha establecido esta costumbre. Allí el movimiento de pasajeros es considerable y los vapores que a diario entran o salen, traen o llevan viajeros de o a todos los puertos de la tierra, sin que a nadie se le haya ocurrido pensar ni decir que esa actividad extraordinaria del puerto de Cuxhaven reduzca la importancia de Hamburgo y le merme actividad y movimiento.

Es que hay cosas que no se discutan: el factor tiempo se considera universalmente en primera línea, y donde se puede emplear un minuto, nadie conviene ya en emplear dos.

Lo que ocurre con Hamburgo pasa con casi todas las grandes urbes que son puertos fluviales: tienen antepuertos marítimos para mayor facilidad de la navegación y de los pasajeros. Sólo un exclusivismo regional cerrado a toda consideración de orden superior, y una estrechez de criterio que solo contempla

el propio terruño, son capaces de negar la conveniencia de dar vida y movimiento a otras regiones de la misma patria.

Y sin embargo, no vamos a fantasear demasiado; para Guayaquil no será Salinas otra cosa que un simple puerto de desembarque de pasajeros y valija, con el aliciente de ser a la vez un delicioso balneario que está brindando salud y bienestar a los guayaquileños con la bondad de su clima y la frescura de sus brisas.

Diré todavía la última palabra: El Ferrocarril de Guayaquil a Salinas sería el complemento del Ferrocarril de Quito a Guayaquil. Esto lo comprendía el experto Mr. Herman, quien en todo tiempo acarició la idea de esa vía complementaria y dió pasos para incluirla en la órbita de sus trabajos. Recuérdese que en 1910 trató de construir el Ferrocarril a Manglaralto, y estoy seguro de que si este hombre de empresa hubiera podido disponer de una relativa holgura económica, en lugar de las rudas dificultades que tenía que dominar a cada momento dentro de la perenne pobreza de recursos, el ferrocarril a Manglaralto o a Salinas estaría hecho ya y en movimiento.

Sólo que entonces no sería un ferrocarril propio de la provincia del Guayas, sin deudas, sin compromisos, barato para el tráfico y cosa nuestra, en fin, sino una obra vinculada a un crédito enorme, explotado por ajenas manos y bajo la dureza de un régimen que es el tormento de los ecuatorianos en el Ferrocarril del Sur.

Con todo esto ¿habrá quien sostenga todavía la supremacía de la carretera, en donde todas las ventajas serían para las llantas de unas cuantas doce-

nas de automóviles y para los industriales peruanos que nos venden la gasolina?

EL FERROCARRIL ESTRATEGICO

Mucho se ha escrito ya sobre el proyecto del Ferrocarril a Salinas, mirado bajo el punto de vista estratégico, para la defensa nacional, y no quiero cansar a mis lectores con una exposición que ha sido ya hecha por expertos en la materia. Me voy a concretar únicamente a reproducir lo que con tanto acierto dice mi estimado amigo don Víctor Emilio Estrada en su patriótico folleto. *“El problema vital del Ecuador, o libres o esclavos”*.

Dice así:

“Al lado del gran problema militar que implica la defensa de la frontera y cuya solución facilitan el ferrocarril longitudinal y el ramal á El Oro, tenemos que considerar un problema secundario, pero no menos atendible por su íntima ligazón al principal, del cual es realmente una prolongación.

Es el problema de Guayaquil, que si unido hoy al interior del país por el ferrocarril á Quito, y defendido del lado sur por el profundo y complicado sistema fluvial Guayas-Salado, presenta al Oeste acceso libre á un ejército venido de Santa Elena. Por eso, este problema es la continuación lógica del problema fronterizo, puesto que Guayaquil guarda la extrema derecha de esa frontera, y constituye una posición de flanco que requiere ser defendida para no ser eliminada. Cuestión esta que expondré á su turno, toca ahora hablar de las comuni-

caciones que tal defensa exige y que no son otras que vías rápidas hacia los desembarcaderos de la costa: Salinas y Playas.

Sin exponer el menor objetivo militar se está construyendo, quizás inadvertidamente, un espléndido camino que resultará utilísimo para tal caso y cuya índole hoy es puramente higiénica y deportiva, tratando de unir Guayaquil á sus balnearios. Pero intuitivamente ese anhelo traduce una necesidad nacional, porque esa vía conducirá á los dos lugares más indicados para servir la defensa de Guayaquil. Faltaría nada más que un poco de voluntad de parte de la Junta que tiene á su cargo los trabajos y que ella oyerá la opinión de técnicos militares respecto de su trazado, especialmente al del ramal de Amén á Playas que tiene mayor conexión con la defensa del Guayas y Salado.

Después de estos ferrocarriles, que vengan cuantos más se puedan á fomentar la agricultura y el comercio, á unir más estrechamente provincias que hoy son colonias por lo incipientes, alejadas y preteridas, y á coadyuvar armoniosamente á la consecución del ideal nacional.

Pero mientras no aseguraremos lo más preciso, debemos abolir de nuestro modo de ser todas las prácticas que tienden á debilitarnos, queriendo hacer á la vez todo para no hacer nada."

Bien pudiera alegarse que en la reciente guerra europea, París se salvó debido a sus buenos caminos y a los 4.000 automóviles en que el General Gallieni trasladó, en pocas horas, las reservas del ejército francés al campo de batalla del Marne; pero París no es Guayaquil, ni siquiera bajo el punto de vista topográfico, ni el Ecuador, como

ya dije, produce gasolina, sino que la trae de los mismos lugares de donde estaría el agresor en caso de un conflicto internacional.



CONCLUSIÓN

La Junta del Ferrocarril a la Costa tiene en la actualidad completamente terminados los 175 kilómetros de terraplenes que mide la extensión total de la línea, y ya sería el momento de tender los rieles sino fuera por la situación desfavorable para negociar los materiales en el extranjero por la exagerada elevación del cambio.

En cuanto a fondos, me es grato decir que la Junta, después de tanto tiempo de perseverante labor con escasísimos recursos, al fin pudo conseguir hacer dos años una renta capaz de garantizar el interés y la amortización respectiva de un empréstito suficiente para la terminación de la obra; pero hasta que no se modifiquen las condiciones onerosas de la situación, no será posible acelerar esos deseos.

Mientras tanto la Junta no permanece inactiva y hace lo que le permiten las circunstancias, a saber: construcción de puentes, drenaje del suelo y adquisición de durmientes de los cuales se necesitan al rededor de 400.000

En una palabra: se ha hecho mucho, se trabaja con fé y está ya cercano el día del resultado definitivo y tangible. Sería, pues, una verdadera temeridad el venir ahora a trastornarlo todo, a volver a principiár un trabajo casi concluido, con nuevos proyectos que alterarían en lo absoluto el original, por esa desdichada tendencia nuestra

de estar siempre reformando o desbaratando lo que otro ha hecho para satisfacer la mezquina vanidad de la iniciativa.

En vista de las razones expuestas, serenas y precisas, claras y documentadas, dentro de las cuales no se hallará el insulto ni la frase malévola o provocativa, que hemos tenido que soportar y perdonar por patriotismo los miembros de la Junta del Ferrocarril a la Costa, en la campaña de los adversarios; no dudo, digo, de haber convencido a los buenos ciudadanos que de un modo sincero y bien intencionado han patrocinado el error de preferir la carretera al ferrocarril. Si el proyecto de carretera no merece abandonarse, hágase primero el ferrocarril, y habrá un material rodante para abaratar enormemente la construcción de aquella.

Todo sería cuestión de aplazamiento, de voluntad para la empresa, de constancia en el trabajo y de fe, en el porvenir.

Guayaquil, Agosto 3 de 1921.

Ricardo González-Rubio.



DOCUMENTOS

**Solicitud dirigida al
Congreso de 1909, pidiendo la
creación de la Ley.**

Honorables Legisladores:

Los suscritos, propietarios y vecinos del puerto de Guayaquil, con el debido respeto exponemos:

Que en 17 de Febrero de 1905 fué dictada por el I. Concejo Municipal de este Cantón, una ordenanza para el cobro del impuesto de tabaco elaborado, de conformidad con el Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900, y reformada en 12 de Octubre de 1904.

Esa contribución indirecta, resultó de fácil recaudación, por cuanto; su misma equidad la hizo aceptable y no produjo resistencia alguna de los consumidores, que fueron los únicos a quienes afectaba, sin que su industria padeciera por el gravámen, dado el hecho, público y notorio, de que los industriales si bien conservaron el tipo de precio, disminuyeron la cantidad del artículo en la venta.

Y así el Municipio hizo la recaudación desde el mes de Marzo de 1906, con resultados provechosos. Más, por razones que ignoramos, quedó derogado el Decreto Legislativo que dió origen a la Ordenanza; y la Provincia del Gua-

yas quedó privada de una renta considerable que estaba denominada a obras públicas de verdadera importancia.

Ahora bien; si como lo hemos expresado y comprobado, el impuesto no afectaba en nada a la industria de elaboración del tabaco, resulta ahora que la disminución proporcional que introdujeron los industriales, prevaleció y prevalece hasta el día, a pesar de haber desaparecido el impuesto. De donde resulta que los consumidores continúan sufriendo los efectos del impuesto, no ya con beneficio público, sino con beneficio exclusivo de los industriales mencionados; y en este punto, la costumbre ha consagrado los efectos de la contribución aun habiendo desaparecido el impuesto.

Por estas razones, que constituyen hechos evidenciados, tanto como por no ser esa contribución onerosa ni pesada para los consumidores, que son quienes la cubren, y por estar dedicado el producto de ella al progreso seccional, pedimos a los Representantes de la nación que restablezcan el impuesto de que se trata, en la forma y condiciones prescritas por el Decreto Legislativo a que nos hemos referido.

Y como el I. Ayuntamiento de Guayaquil ya en otra forma ha proyectado la construcción de la Casa Municipal y plaza del mercado, pedimos que la renta producida por el impuesto de que se trata, se dedique exclusivamente a la construcción de un Ferrocarril entre esta ciudad y alguna de las poblaciones de nuestra costa, donde con mejores ventajas se pueda establecer una estación balnearia y de convalecencia; y que para los efectos de la recaudación y administración de la renta, así como para llevar a cabo la obra enunciada, el Concejo Municipal elija el personal de una

Junta que se encargue de todo aquello, facultando, además, al mismo Municipio para contratar un empréstito garantizado por el impuesto de que hablamos.

No se oculta a los honorables Legisladores el positivo beneficio público que se desprenderá de tan acertadas resoluciones.

Sabido es que la ciudad de Guayaquil sufre enormemente, durante la estación de las lluvias, por las epidemias que se desarrollan; y es sabido también que, así la cuestión de habitaciones, en los balnearios de la costa, como el considerable gasto que ocasiona la traslación a ellos, con las dificultades y lo moroso del viaje, etc., etc., todo lo cual resulta que solo las personas y familias que cuentan con medios considerables, pueden trasladarse a tales puntos para defender o recuperar su salud.

Por otra parte, con el ferrocarril de que se trata, ganarán en mucho aquellas secciones de la costa, que hoy se hallan abatidas, sin que nada propenda a su desarrollo. Los terrenos del tránsito adquirirán valor; y hasta en caso dado, contaría el Gobierno con un rápido medio de transporte para cualquier emergencia.

Todas estas consideraciones y muchas otras que no se ocultan al ilustrado criterio de los Honorables Legisladores, estamos seguros de que les inspirarán una resolución favorable en la solicitud que respetuosamente elevamos; resolución que significará un beneficio indiscutible de gran importancia para esta próspera sección de la República.—

Honorables Legisladores, Guayaquil,
Agosto 11 de 1909.

(Firmado)— Julián Coronel, Julio Burbano Aguirre, Juan Illingworth, Ed. Game, F. Urbina J., Juan Marcos,

E. Clemente Huerta, Francisco García Avilés, Rafael Guerrero, Pedro G. Córdova, J. E. Avilés, A. B. Serrano, Isidro Icaza, Homero Morla, Juan G. Sánchez, F. N. Rendón, L. A. Guzmán, Carlos Carcía Drouet, Camilo O. Andrade, Guillermo Higgins C., M. H. Alcívar, Arce-sio Manrique, Roberto Nevares, Juan Gómez Rendón, Francisco de Icaza Bus-tamante, Ramón Gallegos, M. de Calis-to M., Ernesto Stagg, Emilio G. Roca, Eduardo López, Francisco E. Ferruzola, Teófilo N. Fuentes R., Luis F. Cornejo Gómez, Carlos A. Borja, M. Chávez Franco, M. de J. Noboa, L. Izquieta Pérez, E. Aguirre Overweg, J. D. Martínez Mera, R. L. Mejía, J. Romero Cordero, Efrén Aspiazu, U. Bejarano, J. P. In-triango, J. Orrantía, Octavio S. Roca, Rogelio Benites Icaza, M. A. Martínez, J. M. Arturo, José Salcedo D., Enrique Cueva, Lautaro Rodríguez, Carlos Guz-mán A., A. J. Valenzuela V., J. A. Chi-riboga, Santiago U. Morales, Dr. José Payeze Gault, Dr. J. B. Arzube Cordero, Simón Jiménez, Fernando Luque Plata, C. Stagg, Luis Aguirre Overweg, Sergio E. Alcívar, Rómulo E. Arzube Cordero, Juan E. Medina, V. Plaza Drouet, V. Castro, Carlos Febres Cordero, A. Plaza Sotomayor, Vicente A. Pazmiño, Fausto Maruri, Armando Saona, F. J. Cucalón, J. C. Alcivar, Eduardo M. Jaramillo Avilés, C. M. Balda, A. Wright, Juan B. Orellana, Ernesto Amador, Alberto Roca, Rodolfo S. Peña, R. de Sucre, Jo-sé Pitarque, José Miguel García, Carlos F. Abadie, C. de Icaza, C. M. Barriga, M. Wright, E. Gallegos N., Juan J. Quintana, José V. Trujillo, Juan Ilin-gworth, hijo, Juvenal Murillo, F. A. Cor-nejo, J. Cherres N., R. Aguirre Aparicio, Asisclo Avila, Tomás Rolando, Virgilio Drouet, Alberto Guerrero M., Luis Vás-conez Bueno, Ricardo González-Rubio.

Ocupaba en esa época la Presidencia del Senado el Señor Doctor Bartolomé Huerta, a quien en gran parte se debió que la solicitud anterior tuviera la más favorable acogida en el seno del Congreso y resultara aprobado, sin oposición, el siguiente Decreto Legislativo, creando las rentas principales con que la Junta ha contado para los trabajos de la obra:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Decreta:

Art. 1º.—Constrúyase un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de Guayaquil, termine en una de las poblaciones de la costa, cuya construcción correrá a cargo de la Municipalidad.

Art. 2º.—Autorízase con este objeto al Municipio de Guayaquil para que pueda recaudar un impuesto sobre el consumo del tabaco que se introduzca en la provincia del Guayas, o se elabore en la misma provincia.

Los cigarros recortados, por el mazo de 25, pagarán cinco centavos.

Los cigarros de pico ordinarios, por el mazo de 25, diez centavos.

Los de pico finos, por la caja de 50 cigarros, cincuenta centavos.

Los de pico, extranjeros, por la caja de 50 cigarros, un sucre.

Los cigarrillos nacionales, por cajetilla de 15 o menos un centavo.

Los cigarrillos habanos, por cajetilla de 15 o menos dos centavos.

La Municipalidad de Guayaquil destinará para esta obra hasta cuatro centavos, de la parte que le corresponda en el impuesto sobre el ramo de aguardientes.

Art. 3º.—El Concejo podrá, caso de estimarlo conveniente, formar una Junta encargada de la construcción de la obra y la recaudación e inversión del impuesto, en este caso la Junta nombrará un Colector especial, el que deberá sujetarse a la Ley de Hacienda.

El Colector ganará un tanto por ciento mensual a juicio del Municipio, sobre el producto de este impuesto.

Art. 4º.—Terminada la construcción del Ferrocarril, este impuesto de que habla el artículo 2º, se destinará a la construcción de la Casa Municipal.

Art. 5º.—Autorízase a la Municipalidad de Guayaquil para que expropie el terreno que debe ocupar la línea, pagando el costo con los fondos destinados a efecto.

Art. 6º.—Autorízase también para que garantice con este impuesto los contratos que contraiga, para los objetos indicados en los artículos 1º, 4º, y 5º, de este Decreto.

Dado en Quito, Capital de República, a ocho de Noviembre de 1909.—El Presidente de la Cámara del Senado.—Bartolomé Huerta.—El Presidente de la Cámara de Diputados.—Abelardo Montalvo.—El Secretario de la Cámara del Senado.—Enrique Bustamante L.—El Presidente de la Cámara de Diputados Timoleón Guevara.

Palacio Nacional, en Quito, a 10 de Noviembre de 1909.—Ejecútese.—Eloy Alfaro.—El Ministro de lo Interior, Obras Públicas, etc., etc.—A. Reyes V.

Es copia.—El subsecretario de lo Interior.—J. M. Pérez E.