

NOTAS DIVERSAS

Los beneficios económicos y sociales que se derivan de las buenas vías de comunicación

Estudio preparado por la **International Road Federation.**

“Para un país los caminos en mal estado son tanto una carga económica como una responsabilidad social. Para el desarrollo de una nación constituyen los obstáculos básicos”.

Tomado de la revista **“Caminos y Calles”**

El que los países más adelantados y prósperos del mundo tengan también las mejores vías de comunicación, no es una coincidencia. Tenemos que, por ejemplo, los Estados Unidos Norteamericanos cuentan con más de tres millones de millas de vías de comunicación, 50% de las cuales están pavimentadas; con 30,8 millones de automóviles; con 6,5 millones de camiones; y con 188.800 autobuses, lo cual representa casi como un vehículo automotriz por cada familia del país. El recorrido por las carreteras de los coches de pasajeros llega ahora aproximadamente al fabuloso total de 300 billones de millas; el de los autobuses a 4,2 billones, y el de los camiones se calcula en 66 billones. Estas cifras constituyen un aumento de tráfico en una proporción de siete veces durante los últimos 25 años. Las excelentes vías de comunicación uti-

lizadas por ese tráfico son la fuente de vida de la nación y forman parte integral de sus facilidades para reunir en sitios estratégicos el fruto de sus actividades industriales y agrícolas.

Prácticamente en la actualidad no existen áreas del país que no sean accesibles a los vehículos automotrices durante todas las temporadas del año. En los Estados Unidos de Norteamérica un gran porcentaje de la carga transita en un punto u otro por las carreteras. En cuanto a lo que al tráfico de pasajeros respecta el automóvil y el autobús convierten en insignificante el tráfico por todos los otros medios de transporte.

No hay duda de que la inversión hecha por la Nación en sus carreteras ha pagado dividendos de consideración. Ellas han hecho posible el desarrollo económico para crear riqueza nacional, departamental y municipal. Las vías

de comunicación modernas han servido para crear una industria enteramente nueva representativa del ramo de negocios más importante en el país, dándole trabajo directa e indirectamente a 8,9 millones de personas, y sosteniendo más de medio millón de negocios relacionados con ella. Cada dólar que se invierte en facilidades viales produce tres dólares en otros negocios que tienen que ver en una forma u otra con la construcción de carreteras. Aunque en forma indirecta, el transporte automotriz es hoy responsable por una séptima parte de todos los salarios y sueldos y paga uno de cada nueve dólares de impuestos. Aun en la época de hace diez años los vehículos automotrices transportaban diez veces más lejos a los pasajeros que todos los otros medios de transporte combinados. En esta forma la industria automotriz también crea trabajo remunerativo puesto que los choferes y el personal necesario para el cuidado de los autobuses y de los camiones, sin tener otros en cuenta, representan cuatro veces más el personal empleado por los ferrocarriles. Si por algún motivo se suspendiera repentinamente el transporte automotriz la vida cotidiana norteamericana como la conocemos hoy, cesaría también repentinamente. Las áreas urbanas sufrirían hambre y privaciones, las fábricas suspenderían sus actividades, y el número de personas sin trabajo alcanzaría proporciones elevadas. Las huelgas de camioneros en las áreas metropolitanas, sin ir más allá, han dado amplia prueba del efecto paralizador que sigue inmediatamente a la reducción de los servicios de fletes terrestres. Pero

el problema resultaría aun más serio para el 40% de las municipalidades norteamericanas que no están localizadas cerca de las líneas ferroviarias.

El formidable desarrollo del tráfico carretero durante los últimos 25 años se ha logrado alcanzar estrictamente por sus méritos al establecer su importancia en competencia con otros bien establecidos y más viejos medios de transporte. Pero debe tenerse en cuenta que una gran parte de este tráfico no fue precisamente tomado de los ferrocarriles ni de las vías fluviales, pues en realidad se trataba de un nuevo tráfico fomentado por la apertura de nuevas carreteras. El desarrollo de mejores carreteras y vehículos automotrices han servido para crear un nuevo concepto sobre este medio de transporte. Hasta entonces jamás había sido posible transitar con tanta adaptabilidad, con tanta rapidez, con tantas conveniencias, con tanta comodidad... y a un precio tan bajo. El transporte por carretera representa un servicio completamente personalizado que permite el tránsito entre lugares cercanos en forma instantánea y completamente independiente de itinerarios y de rutas fijas.

El camión ha hecho posible la entrega de todo artículo tomándolo de una puerta y poniéndolo en otra, sin que haya necesidad de cargarlo y descargarlo más de dos veces lo cual no solamente acorta el tiempo requerido de entrega sino que disminuye su precio de costo al mínimo. Como la carga promedio del camión es más pequeña que la del furgón ferroviario, el transporte automotriz es de definitiva ventaja para los negocios en menor escala que

no pueden despachar sus mercancías en lotes grandes para aprovecharse de los fletes más bajos por furgón completo. Este mismo factor permite que los consignatarios reciban mercancía en lotes pequeños y con mayor frecuencia beneficiéndolos con un menor capital invertido en existencias y menos interés pagable en préstamos para los fines de inventarios. La rapidez y la adaptabilidad del transporte automotriz son grandes ventajas para los comerciantes en artículos cuyo deterioro es rápido.

El tráfico por carretera ha cambiado notablemente en su naturaleza desde la primera guerra mundial. El automóvil de pasajeros ha dejado de ser una cosa de lujo al alcance solamente de unas pocas personas escogidas. Se ha convertido en necesidad imperiosa para una gran parte del público. Las investigaciones que al respecto se han hecho demuestran que 55% del kilometraje de todos los automóviles se emplea para fines de negocios. En ciertas ocupaciones el porcentaje es aun mayor, como por ejemplo: Estancieros o Agricultores—67%; Obreros—49%; Médicos—67%; Abogados o Licenciados—62%; Aseguros y Propiedades—72%; Viajeros Comerciales—81%; Ventas de Otra Clase—67%.

El papel desempeñado por el tráfico comercial por las carreteras con respecto a la vida económica del país también ha cambiado de tránsito netamente local al acarreo en grande escala entre poblaciones, estados, departamentos, municipalidades y a través de todo el país. La mayor parte de los camiones norteamericanos (87% de ellos) se emplean para el transporte privado por

estancieros o agricultores que representan el grupo más importante de quienes se aprovechan de este medio de transporte como puede apreciarse por los siguientes datos:

Productos campestres	38%
Servicios no relacionados con el gobierno	15%
Productos esenciales preparados	10%
Materias primas	8%
Servicios del gobierno	6%
Materiales básicos	6%
Accesorios de consumidor	3%
Equipo industrial	1%
Misceláneos	13%

Los negocios han recurrido en forma tan definitiva al transporte vial porque ha demostrado ser excepcionalmente económico, eficiente y adaptable. Pero todas las ventajas del transporte automotriz sólo pueden aprovecharse cuando se cuenta con buenas carreteras. Los muchos estudios que al respecto se han llevado a cabo demuestran claramente que los gastos de explotación de vehículos disminuyen notablemente a medida que la condición o estado de las carreteras mejora. Los análisis de costo efectuados en un grupo de estados del sur y centro-occidentales revelaron que la explotación de vehículos en vías con superficie de tierra costaba más de dos veces que en vías de cascajo o grava y tres veces más que en superficies pavimentadas. La causa de esto es un mayor consumo de aceite y de combustible, mayor desgaste de neumáticos y el doble en gastos de conservación del equipo cuando las superficies de las vías son malas. Por otra parte, desde el punto de vista de la comunidad, los gastos

de conservación guardan una proporción directa con la clase de la superficie, resultando en que los de las vías de tierra son diez veces los de las superficies pavimentadas y dos veces tan altos como los de superficies de cascajo o grava. En Mississippi los ingenieros del estado constataron que pavimentando las vías de cascajo o grava podían economizarse anualmente más de US. \$ 6.000 por milla de carretera.

El desarrollo económico

La ampliación de las redes viales extiende el radio económico de los terrenos fértilles y de las regiones abundantes en riquezas naturales. Los estudios que un buen número de Colegios Agrícolas de los estados han llevado a cabo demuestran que la producción agraria y los ingresos de allí resultantes aumentan notablemente cuando la construcción de buenos caminos abre nuevos mercados para tales productos agrarios. Las mayores compras por parte de estos prósperos agricultores resultan también en un estímulo del comercio en estos nuevos mercados. La explotación de las riquezas minerales y forestales también se ha hecho posible en muchos sectores sola y exclusivamente con la apertura de vías de comunicación. Esto es especialmente cierto en los casos en que las riquezas naturales en cuestión se hallaban distanciadas y de una magnitud limitada en cada área para justificar la construcción de líneas ferroviarias en la región. El Estado de South Dakota presentó un informe manifestando que el único factor que servía de obstáculo en la explotación de ricos depósitos minerales —que contribuirían notablemente a los ingresos del Esta-

do— era la falta de facilidades adecuadas de transporte. La apertura de carreteras y vías de comunicación eliminó este obstáculo y le abrió paso a una industria floreciente. En el Estado de West Virginia las mejoras viales recibieron crédito o a ellas se les atribuyó el ascenso de la industria lechera a su puesto de una de las mayores fuentes de ingresos para el Estado. En la parte noroeste del país, asimismo, la industria frigorífica sólo logró tomar incremento significante a medida que se ampliaron y se mejoraron las vías de comunicación.

Actividades agrarias más lucrativas

En vista de que un gran porcentaje de las carreteras norteamericanas cruzan áreas rurales, la contribución de estas vías de comunicación en las actividades agrarias más lucrativas es de definitiva importancia para todo el país. Las vías de comunicación entre las granjas y los mercados para sus productos atienden los requisitos viales de más de seis millones de granjas y 85% de todas las familias agrarias son dueños y dependen de vehículos automotrices. No hay duda de que las buenas carreteras en áreas rurales hacen factible las actividades agrícolas definitivamente más lucrativas y resultan también en productos alimenticios de una mayor variedad y a precios más bajos para el público. Las carreteras llevan al mercado los productos y la leche del agricultor; las frutas de los huertos; la madera para los aserraderos; y otros productos indispensables para el bienestar personal de las familias rurales.

Casi el 100% de todos los productos agrarios comienzan su jornada hacia el

mercado por las vías de comunicación terrestres. Una gran parte se traslada de un lugar a otro en su totalidad por ellas —y este porcentaje va continuamente en aumento. Por ejemplo: en el año de 1920, solamente el 4% de todo el ganado destinado a los mataderos llegaba por camión— para 1946 este porcentaje había alcanzado 84%. En la ciudad de Chicago el 89% de las aves de corral vivas llegaban por carretera. Como 90% de la leche que la nación consume se transporta por camión. 49 ciudades importantes reciben por carretera toda la leche que consumen. Aun 10 años atrás Chicago recibía 80% de su leche por camión; Philadelphia, 70%; y Nueva York más de 50%. En su jornada hacia plantas de elaboración y vendedores se transportaron por carretera como 34.677.000 toneladas de leche.

La razón por la cual estos porcentajes son tan altos es que los camiones son más convenientes, más rápidos, y más lucrativos para el agricultor. Como él no tiene que depender de una línea ferroviaria ni de su itinerario, el agricultor puede encaminar sus productos como mejor le convenga según sean las fluctuaciones del mercado. Los embarques o despachos por camión pueden encaminarse por teléfono hacia el mercado de mejor precio en cualquier momento dado. En la misma forma el agricultor puede prevenir el despacho de embarques a sitios congestionados en que las bodegas están llenas o en donde existen otros inconvenientes para el manejo de sus productos. Los informes por radio le ayudan a derivar máximo beneficio de sus embarques.

Debido a la gran adaptabilidad y velocidad del transporte por carretera la calidad de sus productos se beneficia. Estos pueden cosecharse en el momento más oportuno para su elaboración en las plantas industriales que los preparan. La entrega oportuna en el mercado es una contribución importante al bienestar del público, evitándose también el deterioro y el desperdicio. Los estudios efectuados por grupos de investigación agraria comprobaron la disminución considerable en las pérdidas para el agricultor por concepto de pérdidas en el peso de sus animales, traduciéndose ésto en mayores lucros para el productor cuando el ganado y otros animales se conducen al mercado por camión en lugar de arrearlos. El camión le permite al productor vender su ganado cuando éste alcanza su peso apropiado sin tener que sufrir las pérdidas ocasionadas por la disminución de peso en su transporte por otros medios.

Las carreteras también han influenciado notablemente las cosechas. Tenemos, por ejemplo, que gracias a mejores vías de comunicación, el Estado de Alabama pudo suspender el cultivo de algodón para darle preferencia al de frijoles y tomates, proporcionándole así una nueva clase de prosperidad al agricultor. Los norteamericanos ahora esperan recibir legumbres y frutas frescas durante todas las temporadas del año y estos comestibles se han convertido en factores importantes en la vida norteamericana.

Las buenas carreteras significan no solamente mayores ingresos para el agricultor sino una vida más placentera para él. El tiempo que se economiza

como resultado de las mayores facilidades de distribución comercial se traduce también en más horas de descanso y de recreo. Muchos son los estudios que con respecto a la orientación social de la población agrícola se han hecho. Las relaciones sociales entre quienes se dedican a las actividades agrícolas han aumentado en toda forma. La condición de las carreteras también tiene mucho que ver con las distancias que los agricultores recorren para sus diversiones. Las investigaciones hechas en Arkansas comprobaron que las familias dueñas de automóviles atendieron un 31% más de actividades religiosas, sociales, de recreo y de expansión agrícola, que las familias que no los tienen. También se comprobó que la distancia por recorrer para llegar a una carretera pavimentada era factor de gran significado en el número de personas que atendieron tales reuniones.

Incremento en el precio de la propiedad rural

El desarrollo vial y el incremento en el precio de la propiedad rural, están estrechamente ligados. Bien se sabe que cuando ésta no es accesible prácticamente no tiene valor alguno. Los programas de desarrollo vial han proporcionado el medio más importante de llevar las facilidades de transporte a los sitios aislados de Norteamérica. Las investigaciones hechas en el Estado de Nueva York demostraron que al poner grava en los caminos de tierra el valor de las fincas subió 25% y que cuando se pavimentaron el aumento alcanzó un 50%.

Descongestión urbana y desarrollo de las inmediaciones

La apertura de carreteras ha comprobado ser uno de los factores más importantes en el desarrollo de las inmediaciones de nuestras grandes ciudades, con todos los beneficios que de ello resultan. El censo norteamericano de 1940 confirmó la tendencia de un éxodo en la población hacia las áreas inmediatas manifestándose en un aumento de población en tales áreas en una proporción de tres veces más aumento de población en las ciudades grandes. Los obreros pueden trabajar ahora en la ciudad y al mismo tiempo disfrutar de las conveniencias de la vida en el campo. La mayor parte de las construcciones domiciliares en el vecindario de la ciudad de Los Angeles se encontraba en un radio de 5 a 10 millas y aun más lejos de la ciudad. Los estudios llevados a cabo de las regiones del Condado de Elmira en el Estado de Nueva York, en 1944, indicaron que una gran proporción de la población en las afueras dentro de un radio de 30 millas alrededor de 2 ciudades, dependían totalmente o en gran parte del empleo urbano para sus ingresos. Las carreteras hacen posible todo esto. Las carreteras son también factor importante en la naturaleza del empleo en algunas de nuestras más destacadas industrias. Al investigar la industria del acero en este sentido se comprobó que de 60% a 80% de los obreros o trabajadores llegan a las fábricas en automóviles particulares. De los obreros de plantas situadas en áreas agrícolas, de 10% a 15% viven en granjas o haciendas y de 35% a 40% en el campo. Sin

carreteras o vías de comunicación apropiadas esto sería imposible.

El Departamento de Carreteras del Estado de Michigan efectuó un estudio de 729 plantas o fábricas de material bélico, que empleaban cerca de 500.000 obreros, logrando comprobar que 75% de ellos dependían del transporte por automóvil para ir al trabajo. También se confirmó que entre 65% y 70% del movimiento de carga que llegaba y salía de estas fábricas se transportaba por carretera.

Mejora de los servicios cívicos

Cuando faltan buenas carreteras no pueden prestársele a las áreas rurales los servicios cívicos básicos tales como de bomberos y de policía. Los riesgos de pérdidas de consideración por estos conceptos aumentan notablemente dando como resultado que las tasas de aseguro son muy altas. La experiencia obtenida en los estados occidentales demuestra claramente una disminución considerable en las pérdidas resultantes de incendios en los bosques cuando se abrieron carreteras, porque ellas permitieron patrullarlos en forma más extensa y proporcionaron el acceso más rápido al sitio en donde los incendios comenzaron.

El correo en Norteamérica recorre 290.000 millas de rutas principales entre oficinas de correos y casi 1.500.000 millas de rutas distribución rural, prestándole este servicio así como a 30.000.000 de personas. Las carreteras buenas han hecho posible alcanzar este medio básico de comunicación con pocos gastos para el público que paga impuestos.

Centros comerciales

El desarrollo vial le ha dado un nuevo aspecto a la vida en otras partes de la comunidad y también a la del agricultor. Desde el punto de vista del consumidor las buenas carreteras le han permitido extender considerablemente sus áreas de compras, disfrutando así de una más amplia variedad en los artículos que él necesita. Los centros comerciales, a su turno, pueden abastecer una área más extensa haciendo que el público se beneficie de las economías resultantes de las compras en grandes cantidades. Estos mismos centros comerciales pueden competir también con los urbanos porque sus productos son tan frescos y demás artículos son tan modernos como los de la ciudad. Los estudios efectuados al respecto demuestran que cuando la moda, la calidad y los caprichos individuales son factores de consideración principal, la distancia que haya que recorrer para llegar al comercio es de importancia secundaria si hay buenas carreteras. Se ha logrado comprobar que en un día típico entran a la ciudad de Hartford, en el estado de Connecticut, 23.000 automóviles procedentes de distancias de cinco y más millas.

Las carreteras le permiten a la gente no solamente visitar los centros comerciales sino que hacen posible la entrega de comestibles y de productos de toda clase directamente al domicilio del comprador.

Las consecuencias de las malas carreteras

En la misma forma que las buenas carreteras significan prosperidad y des-

arrollo comercial, las comunidades que no cuentan con fácil acceso por carretera sufren escasez y desastres y pierden habitantes. Esto queda ampliamente comprobado por los estudios hechos en diferentes estados y que se mencionan a continuación.

La Comisión Vial del estado de West Virginia halló en carreteras descuidadas del estado cerca de 3.000 casas desocupadas, precisamente cuando existe una gran escasez de domicilios. Con muy pocas excepciones, estas casas no están habitadas porque no hay carreteras de acceso pasables.

Otro estudio efectuado en el Condado de Yates, estado de Nueva York, comprobó que todas las poblaciones de importancia se encuentran localizadas cerca de carreteras que se cuidan. Anteriormente todas las poblaciones eran un centro de abastecimiento más o menos completo pero en la actualidad no pueden atender las exigencias diarias de su población y para conservar aunque sea una parte de los negocios, tienen que estar situadas en caminos transitables.

El Comisionado de Carreteras del estado de New Jersey también logró comprobar que la gente tiene la tendencia de establecerse en las regiones que cuentan con ramales de tráfico rápido y seguro que permiten el fácil acceso a los centros residenciales, de diversión y comerciales. Al estudiarse la relación que existe entre las buenas vías de comunicación y las tendencias de los habitantes, se comprobó que entre los años de 1910 y 1920 la población de la parte norte del estado de New Jersey aumentó con mayor rapidez que la de la parte sur del estado de Nueva York.

No obstante, entre 1930 y 1940, después de que Nueva York puso en servicio como 300 millas de bulevares, el desarrollo del área de Nueva York resultó ser tres veces el de la parte norte de New Jersey.

Un condado en otro estado, que se consideraba como atrasado en la construcción de buenas carreteras, denotó una disminución desastrosa en cuanto a población, al valor de las granjas, al valor de las cosechas y al número de granjas, mientras que, al mismo tiempo, el número de granjas en todo el estado seguía aumentando. Este condado también denotó un 40% de aumento en analfabetismo.

Ayuda para la educación y la disminución de noticias

En el adelanto de la educación en Norteamérica, especialmente en las áreas rurales y en las muchas comunidades pequeñas que no cuentan con los medios necesarios para el transporte en gran escala, las carreteras contribuyen en forma definitiva. En la actualidad hay en servicio más de 81.000 autobuses de escuela que los usan 4.710.000 niños como medio de transporte de sus domicilios a la escuela y viceversa. Esto significa que de cada siete estudiantes uno depende del transporte por carretera para llegar a la escuela este año. Muchos son los sociólogos y educadores prominentes que le dan crédito al desarrollo vial en el fomento efectivo de la educación rural, al hacer posible el aprovechamiento de escuelas consolidadas que ofrecen con menores gastos, mayores y mejores facilidades docentes que la tradicional "escuela rural" de

un sólo maestro y también la mejora referente a que los estudiantes están presentes en las clases. Un estudio hecho por una de las principales instituciones docentes de Nueva York, la cual logró establecer una correlación definitiva entre la presencia continua de los estudiantes de escuela superior en las clases y el tipo de carretera de acceso a la escuela de los estudiantes, demostró conclusivamente lo acertado de esta teoría. Por ejemplo, en una población que tenía caminos de tierra descuidados que conducían a su escuela superior, el porcentaje de estudiantes presentes en las clases era una tercera parte más bajo que el promedio para todo el condado, y este récord bajo se atribuyó en gran parte a las dificultades existentes para ir y venir de la escuela.

Con la introducción de las bibliotecas ambulantes también se ha fomentado la educación de los adultos en las áreas rurales. En esta forma se han puesto al alcance de familias hasta ahora muy alejadas de las bibliotecas, una gran variedad de libros docentes y de recreo. Muchos agricultores y rancheros de las áreas occidente central y Montañas Rocallosas ahora pueden leer y leerán varios libros al mes en lugar de uno o dos al año. En el estado de Wisconsin se constató también que las bibliotecas de los centros comunales ahora sirven una área 143% mayor que en 1914.

El transporte por carretera también desempeña un papel de gran importancia en la diseminación de las noticias. En los Estados Unidos de América, más de 2.400 diarios y ediciones de domingo, con una circulación como de

80 millones de ejemplares, dependen casi exclusivamente de camiones para su distribución, liberándose así de los inconvenientes de itinerarios fijos ferroviarios. Un diario de la ciudad de Des Moines, en el estado de Iowa, que se aprovecha del transporte a camión, llega a ciertas comunidades del estado de South Dakota, casi 300 millas distantes, dentro de un término de 24 horas.

Se facilita la atención médica

165.000 médicos recorrieron 1¼ billones de millas para visitar sus enfermos, durante el año de 1946. Probablemente el total es mucho mayor este año; pero un número mucho mayor de enfermos visitaron los consultorios médicos y los hospitales viajando en automóvil. En los sitios rurales las buenas carreteras pueden llamarse sin vacilación "salvavidas" porque ellas aumentan considerablemente la velocidad con que el médico puede llegar al lado del enfermo de emergencia y también porque le permiten al médico duplicar o triplicar el número de visitas que él puede hacer al día. En vista de la escasez de médicos que hay en muchas regiones agrícolas y montañosas la disminución del tiempo que el médico necesita para llegar al lado del enfermo tiene mucho que ver con el número de muertes que pueden evitarse.

Fuente de diversión y de comercio turístico

En esta nación no hay duda de que un viaje por las afueras de la ciudad es la forma más popular de recreo de fin de semana. Como toda la familia puede disfrutar de este viaje en forma tan económica como una sola persona,

los automóviles salen por millones del apiñamiento urbano para disfrutar del aire fresco y de la atmósfera de descanso del campo aun cuando sea por unas pocas horas. En contraste, las familias del campo que residen cerca de las carreteras cuidadas, agregan ahora el factor variedad a sus vidas cotidianas viajando a las poblaciones en automóvil para atender bailes, teatros y muchas otras formas de entretenimiento.

La expansión y mejora de las redes carreteras ha resultado en un aumento tremendo en el empleo de los automóviles durante las vacaciones de días festivos y anuales hasta el punto que en la actualidad este medio de transporte sobrepasa todos los otros conocidos. Al contar todos los visitantes y deportistas que visitaron un sitio de caza, pesca y verano en el estado de Michigan, se lo-

gró constatar que 92% de todos ellos llegaron allí por carretera.

La calidad de las conexiones de carretera se ha convertido en consideración importante al escoger los turistas su sitio de vacación. 81% de los turistas consultados al respecto en nuestro país por una asociación de automovilistas, hicieron hincapié en la importancia de este factor. También son numerosos los informes rendidos por altos empleados de los parques de la nación en los cuales se hace mención de mayores y grandes ingresos provenientes del tráfico que se han presentado al margen de mejoras hechas en las vías conducentes a sitios de interés histórico y pintoresco. En el hecho que en 15 de los parques nacionales hubo 6.5 millones de visitantes durante 1946, se ve una indicación del tráfico así fomentado.

La construcción ecuatoriana frente a la violencia del reciente terremoto

A los 152 años de historia registrada de terremotos en el Ecuador, hay que agregar uno nuevo e importante, como el resultado del desastre que asoló pueblos y ciudades al sur de Quito, el 3 de agosto.

Ese terremoto, como consecuencia del cual se estima que hubo varios miles de muertos y daños en las propiedades por más de 50.000.000 de dólares, fue seguido por otro, que según se informó, destruyó la población de Quero situada a 15 millas de Ambato, la mayor ciudad afectada por el movimiento del 5 de agosto.

La mayoría de las construcciones ecuatorianas eran incapaces de resistir terremotos. Según se informó, los pueblos de Pelileo y Patate, cercanos a Ambato, que está situado a menos de 100 millas de Quito, fueron completamente demolidos.