

1958

Quito 1913

BIBLIOTECA NACIONAL
CANTON <i>17</i>
<i>5</i>
Quito-Ecuador

Carta de...

BIBLIOTECA NACIONAL
QUITO-ECUADOR

FERROCARRIL

DE

GUAYAQUIL A QUITO

Edición...

Quito 1913

Compravado al Sr. Antonio Rivera
obra el 31 de Enero de 1913

FERROCARRIL

DE

GUAYAQUIL. A QUITO

LA ASAMBLEA NACIONAL,

DECRETA:

Art. 1º Acéptase la propuesta hecha por el Sr. Archer Harman, por sí y á nombre de sus asociados, para la construcción del Ferrocarril Trasandino. Autorízase al actual Jefe del Ejecutivo para que mande celebrar el contrato por escritura pública, de acuerdo con las treinta y siete cláusulas y las especificaciones contenidas en la indicada propuesta.

Art. 2º Autorízase asimismo al actual Jefe del Ejecutivo para que, en conformidad con las bases acordadas con el Sr. Archer Harman, pueda contratar con cualquiera otra persona ó Corporación, la obra del Ferrocarril, dado el caso de que, por algún incidente imprevisto, no se llevare á efecto el contrato con los Sres. Harman y Compañía.

Dado en Quito, Capital de la República, á diez y nueve de Abril de mil ochocientos noventa y siete.

El Presidente de la Asamblea, A. MONCAYO.

El Diputado Secretario, *Luciano Corral*.

El Diputado Secretario, *Celiano Monge*.

Palacio de Gobierno en Quito, á veintidós de Abril de mil ochocientos noventa y siete.

Ejecútese.

ELOY ALFARO.

El Ministro de Obras Públicas, *Ricardo Valdivieso*.

Es copia.—Por el Subsecretario.—El Jefe de Sección General, *H. Alvarado*.

CONTRATO

del Ferrocarril

DE GUAYAQUIL A QUITO

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, á catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, ante mí el Escribano público Francisco Valdez y testigos que suscriben, se presentaron en la Sala del Despacho del Ministerio de Hacienda, por una parte, el Señor Doctor Don Ricardo Valdivieso, y por la otra, el Señor Archer Harman, personas idóneas, á quienes conozco, y de ello doy fe, *Otorgan:* que el primero como actual Ministro de Hacienda, Encargado del Despacho de Obras Públicas, en representación del Gobierno del Ecuador, cuya autorización se agrega á este Registro, y el Señor Archer Harman, por sí y á nombre de los Señores Peter Cooper Hewitt y T. H. Pomers Farr, elevan á escritura pública el Contrato del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, en los términos siguientes:

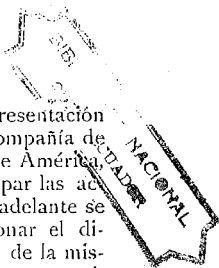
ARTÍCULO PRIMERO

Archer Harman, por sí y en representación de sus asociados, organizará una Compañía de Ferrocarril en los Estados Unidos de América, la que se compromete á tomar á la par las acciones y el Stock preferido que en adelante se mencionan y describen; á proporcionar el dinero en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y peso en uso actualmente, y construir un Ferrocarril de vía permanente, desde el puente de Chimbo hasta Quito; poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chimbo, y hacer, además, la conexión conveniente entre Durán y Guayaquil, con una estación principal en la ribera del río del lado de Guayaquil, incluyendo estaciones, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil, para el servicio exclusivo del Ferrocarril.

ARTÍCULO SEGUNDO

El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza con sus entradas de Aduana, la suma de *doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano*, representada en las acciones que se emitirán, sujetándose únicamente á la garantía preceptuada en el presente artículo. Esta garantía se constituye, tanto sobre el capital como sobre los intereses, á razón del seis por ciento al año de interés y el uno por ciento anual para fondo de amortización, cuyos valores se pagarán al Fideicomisario que se establece en la cláusula tercera. Se hace constar que el Gobierno tiene pignoradas sus rentas de Aduana por las siguientes cantidades, pagaderas mensualmente, en esta forma:

Deudas consolidadas por el Gobierno del



Ecuador á los Bancos del Ecuador y Comercial y Agrícola, amortizables en siete años, treinta y seis mil setecientos veintiún sucres ocho centavos, 36,721,08.—Deudas activas con los mismos Bancos, amortizables en dos y medio años, más ó menos, treinta y cuatro mil quinientos ochenta y tres sucres treinta y tres centavos, 34,583,33.—Para el pago de la Deuda Externa, treinta y tres mil trescientos treinta y tres sucres treinta y tres centavos, 33,333,33.—Total. Ciento cuatro mil seiscientos treinta y siete sucres setenta y cuatro centavos. \$ 104,637,74.

Las sumas anteriores tienen prioridad, por principal é intereses, por los períodos expresados, sobre la garantía constituida en el presente Contrato; teniéndose entendido que las rentas de Aduana actualmente, son de cuatro millones de sucres al año. Terminados que sean dichos períodos, el Gobierno conviene en dar la prioridad á la garantía que se estipula en este Contrato, sobre toda su renta de Aduana, habiendo previamente pagado las cantidades antedichas. La Compañía del Ferrocarril, debidamente autorizada por el Gobierno, otorgará como garantía adicional, una primera hipoteca sobre el Ferrocarril construído entre Durán y Chimbo, y sobre la parte que se construya, así como todas las propiedades anexas al Ferrocarril, incluso equipos, muelles y factorías, etcétera, á que hace referencia el artículo primero.

Se emitirán acciones principales por un valor de Doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, oro americano, que es la suma garantizada por el Gobierno del Ecuador, de la manera aquí prevista. Las acciones principales serán pagaderas en treinta y tres años en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y

peso, en uso actualmente. Dichas acciones principales se emitirán en un solo día, ó sea en una misma fecha, y serán firmadas por los empleados competentes de la Compañía del Ferrocarril, con los sellos oficiales respectivos, y refrendadas por el Ministro de Hacienda y Crédito Público del Gobierno del Ecuador. En cada título constará que el capital é intereses están garantizados por el Gobierno del Ecuador con renta de Aduana y una hipoteca sobre el Ferrocarril, sus propiedades y pertenencias en él, incluso todo el material, muelles, factorías, adquiridos ó por adquirir. Verificada la emisión, las acciones serán depositadas en poder de una Compañía de Crédito ó Banco de buen crédito de la ciudad de Nueva York, ó en cualquiera otra que sea á satisfacción del Gobierno del Ecuador. Dicha Compañía del Crédito ó Banco, certificando la legitimidad de cada acción, las entregará á la Compañía del Ferrocarril, en la forma estipulada en el artículo sexto, y de acuerdo con las necesidades de la construcción de la obra.—El Stock preferido que se emita de acuerdo con lo estipulado en el artículo veintiséis de este Contrato, será depositado en el Establecimiento de Crédito ó Banco, á la vez que lo sean las acciones principales, y será entregado en la forma prevista en el artículo sexto.

ARTÍCULO TERCERO

La Compañía de Crédito ó Banco de que trata la cláusula anterior, será el Agente Fideicomisario de las partes contratantes y de los Tenedores de acciones principales.

El interés del seis por ciento anual y el

uno por ciento del fondo de amortización sobre el valor de estas acciones principales, serán pagados á la Compañía por el Gobierno del Ecuador, con treinta días de anticipación á cada semestre vencido; debiendo hacerse los pagos en oro americano, de la manera antes mencionada, en las ciudades de Nueva York, Londres, París, Amsterdam ó Frankfort (sobre el Maine), según convengan las partes contratantes. Los pagos se continuarán haciendo hasta la completa cancelación del valor que representan las acciones principales, como en adelante se establece. Cada acción llevará sesenta y seis cupones semestrales, representando cada uno el valor correspondiente al seis por ciento de interés al año, en seis meses.

ARTÍCULO CUARTO

Una vez que este Contrato principie á surtir sus efectos, y hecha la emisión de acciones con los requisitos acordados adelante, estando debidamente grabadas y litografiadas, como también firmadas (las firmas sobre los cupones podrán ser grabadas ó litografiadas) y entregadas al Establecimiento de Crédito ó Banco de que trata la cláusula segunda, y habiendo el Gobierno cumplido la obligación estipulada en el artículo trece, la Compañía del Ferrocarril depositará á la orden del Gobierno del Ecuador en un Establecimiento de Crédito ó Banco, en cualquiera de las ciudades antes mencionadas, á satisfacción del Gobierno del Ecuador, la suma de quinientos mil pesos oro americano, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

Dicha suma de quinientos mil pesos oro

americano, previo consentimiento y aprobación de las partes contratantes, podrá invertirse en buenas seguridades, según aviso del Gobierno del Ecuador y con su aprobación.—Esta suma, ó las seguridades en que haya sido invertida, pasarán nuevamente á poder de la Compañía, tan pronto como el Ferrocarril haya sido concluído hasta Quito.

ARTÍCULO QUINTO

El costo apróximado de la obra del Ferrocarril es como se detalla en seguida:

Presupuesto del costo aproximado de cada milla de Ferrocarril desde Guayaquil hasta Quito, incluso ochocientos treinta puentes, más ó menos, estaciones, vapores, muelles, desvíos y Ferrocarril de Durán á Chimbo mejorado, estudios, planos, localización de líneas, etcétera, precio convenido como costo total de la obra del Ferrocarril.

Quito á Tambo Chasquí, cincuenta y un millas, á treinta mil quinientos sucres: un millón quinientos cincuenta y cinco mil quinientos sucres, que se marginan respectivamente.....	51 m. \$	30.500 \$	1.555.500
Tambo Chasquí á Mocha, sesenta y ocho millas, á treinta y un mil doscientos sucres: dos millones ciento veintún mil seiscientos sucres.....	68 m. "	31.200 "	2.121.600
Mocha á Cajabamba, treinta y nueve millas, á cuarenta y seis mil sucres: un millón setecientos noventa y cuatro mil sucres....	39 m. "	46.000 "	1.794.000
Pasan.....	158 m.	\$	5.471.100

Vienen.....	158 m.		\$ 5.471.100
Cajabamba á Guamote, veintidós millas, á veintisiete mil sucres: quinientos noventa y cuatro mil sucres.....	22 m.	\$	27.000 „ 594.000
Guamote hasta fin de Carretera, cuarenta millas, á cincuenta y un mil sucres: dos millones cuarenta mil sucres.	40 m.	„	51.000 „ 2.040.000
Fin de Carretera hasta Chimbo, ochenta millas, á sesenta y un mil sucres: cuatro millones ochocientos ochenta mil sucres.....	80 m.	„	61.000 „ 4.880.000
Ramal á Riobamba, diez millas, á veinte mil sucres: doscientos mil sucres.....	10 m.	„	20.000 „ 200.000
Ramal á Ambato, dos millas, á veinte mil sucres.....	2 m.	„	20.000 „ 40.000
Desvíos, diez y ocho millas, á veinte mil sucres: trescientos sesenta mil sucres.....	18 m.	„	20.000 „ 360.000
Suna.....	330 m.		
Treinta estaciones en la vía del Ferrocarril, á quinientos sucres: quince mil sucres.		„	500 „ 15.000
Estación en Quito, diez mil sucres.....		„	10.000
Reparaciones del Ferrocarril de Chimbo á Durán: setecientos veinte mil sucres.....		„	720.000
Vapores, muelles y estación en Guayaquil, cuatrocientos mil sucres		„	400.000
Pasan.....			\$ 14.730.100

Vienna.....	\$ 14.730.100
Equipos, material rodante, etcétera: seiscientos mil sucres....	" 600.000
Estudios, localización de líneas é inspección de la obra: seiscientos cincuenta y dos mil ochocientos sucres.....	" 652.800
Contingencias, cinco por ciento: setecientos noventa y nueve mil cien sucres.....	" 799.100
Total del Presupuesto: diez y seis millones setecientos ochenta y dos mil sucres....	<u>" 16.782.000</u>
Valor del Ferrocarril de Durán á Chimbo: setecientos cincuenta mil sucres.....	" 750.000
Oro Americano: Total: diez y siete millones, quinientos treinta y dos mil sucres.....	<u>" 17.532.000</u>
Este costo está representado del modo siguiente:	
Primero. Doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, en acciones principales, que se emitirán debidamente garantizadas, como está previsto en este contrato.....	\$ 12.282.000
Segundo. Cinco millones doscientos cincuenta mil pesos de Stock de preferencia, que emitirá la Compañía del Ferrocarril y asegurará de la manera prevista en este contrato.....	" 5.250.000

ARTÍCULO SEXTO

El monto total de las acciones principales del Stock preferido, que deben ser entregados á la Compañía para la construcción del Ferrocarril y de sus muelles, diques, factorías, equipos, etcétera, etcétera, y para el pago de las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo, es, como queda dicho, y por las sumas que se expresan en esta cláusula.

El Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril, quien será nombrado de acuerdo con el Gobierno, actuará como avaluador de los trabajos é impartirá las órdenes respectivas, con la autorización del Ministro de Obras Públicas, á la Compañía de Crédito ó Banco, para la entrega de acciones principales y del Stock de preferencia, á la Compañía del Ferrocarril. Sin dicha autorización del Ministro de Obras Públicas, por escrito, la Compañía de Crédito no deberá entregar ninguna acción.

Los cupones que hayan vencido antes de la entrega de las acciones, se cortarán y se entregarán cancelados al Gobierno del Ecuador, sin desembolso alguno para éste, y el interés sobre el siguiente cupón, hasta la fecha de la entrega de la acción correspondiente, se liquidará por los días transcurridos, y al Gobierno del Ecuador se le acreditará la cuota que le corresponde.

La entrega de acciones á la Compañía del Ferrocarril, en la forma prescrita adelante, se hará para los pagos que se expresan en seguida:

Primero. Un millón de pesos en acciones principales y cuatrocientos veinte mil en acciones del Stock preferido, para el costo de estu-

dios, planos, mapas, localización de líneas, acciones y obras preliminares de construcción..... \$ 1.000.000 \$ 420.000

Segundo. Setecientos cincuenta mil pesos en acciones principales, para pagar al Gobierno del Ecuador las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existente entre Durán y Chimbo.... „ 750.000

Tercero. Un millón doscientos veinte mil pesos en acciones principales y seiscientos mil pesos en acciones del Stock preferido, para reparaciones, material y mejoras de la línea entre Durán y Chimbo y sus conexiones con Guayaquil..... „ 1.220.000 \$ 600.000

Cuarto. Setecientos mil pesos en acciones principales y doscientos ochenta mil pesos en acciones del Stock preferido, pa-

Pasan..... \$ 2.970.000 \$ 1.020.000

Vienen.....	\$ 2.970.000	\$ 1.020.000
ra la construcción de muelles, estacione- nes y diques ferries en Guayaquil.....	„ 700.000	„ 280.000
Quinto. Cuatro millones quinientos mil pesos en accio- nes principales y dos millones dos- cientos veinte mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán pro- porcionalmente é irán entregándose á la Compañía del Ferrocarril, por ca- da milla de Ferro- carril que se prin- cipie entre Chimbo y Guamote.....	„ 4.500.000	\$ 2.220.000
Sexto. Tres mi- llones quinientos cincuenta mil pesos en acciones princi- pales y un millón quinientos mil en acciones del Stock preferido, que se repartirán propor- cionalmente é irán entregándose á la Compañía del Fe- rrocarril, por cada		
Pasan.....	\$ 8.170.000	\$ 3.520.000

Vienen.....	\$	8.170.000	\$	3.520.000
millas de Ferrocarril que se principie entre Guamate y Quito.....	"	3.550.000	"	1.500.000

Séptimo. Doscientos mil pesos en acciones principales y ochenta mil en acciones del Stock preferido, para la construcción de un ramal de la línea principal hasta Riobamba..	"	200.000	"	80.000
--	---	---------	---	--------

Octavo. Trescientos sesenta y dos mil pesos en acciones principales y cientocincuenta mil en acciones del Stock preferido, para la compra de material rodante, construcción de depósitos, factorías, estaciones, corrales, enseres y útiles que se requieran..	"	362.000	"	150.000
--	---	---------	---	---------

Correspóndele, pues, al Gobierno y á la Compañía del Ferrocarril, doce millones doscientos ochenta y dos mil

Pasan.....	\$	12.282.000	\$	5.250.000
------------	----	------------	----	-----------

Vienen.....	\$ 12.282.000	\$ 5.250.000
pesos, valor de las acciones principales y cinco millones doscientos cincuenta mil pesos á la Compañía del Ferrocarril en acciones del Stock preferido, lo que da diez y siete millones quinientos treinta y dos mil pesos oro, valor presupuesto como costo total de la obra.....		
	„ 12.282.000	„ 5.250.000
		<hr/>
		\$ 17.532.000

ARTÍCULO SÉPTIMO

El Gobierno del Ecuador conviene en pagar á la Compañía del Ferrocarril, además del seis por ciento anual de intereses y el uno por ciento anual de amortización, cualquier déficit que resultare en los gastos de explotación del Ferrocarril, deducida la entrada bruta que produzca el tráfico de la línea, á contar desde que la Compañía emprenda en los trabajos de construcción hasta seis años después de puesto el Ferrocarril en Quito.

ARTÍCULO OCTAVO

Se entiende por gastos de explotación los sueldos del Ingeniero en Jefe y los Ayudantes necesarios del Superintendente General y Ayudantes, de un Ingeniero Inspector, el número

necesario de Tenedores de libros y auxiliares, sirvientes, trabajadores y los empleados necesarios que requiera la Administración, así como Ingenieros y fogoneros, guardas, reparadores y telegrafistas para el servicio del Ferrocarril, y todos los materiales que sean absolutamente indispensables.

ARTÍCULO NOVENO

El Gobierno nombrará un Revisor ó Interventor extraño á la Compañía, para que examine y certifique la efectividad de todos los gastos que se hagan por la empresa, la cual se obliga á franquearle los libros, facturas y demás documentos originales, necesarios para la comprobación que debe hacer el Gobierno, á fin de conocer el verdadero costo de los gastos de explotación.

ARTÍCULO DÉCIMO

Todos los materiales, enseres, herramientas y útiles que se requieran para la construcción, explotación y conservación del Ferrocarril, como también las locomotoras, máquinas y carros, aparatos y materiales indispensables para las líneas telegráficas de exclusivo uso de la Compañía del Ferrocarril, se introducirán al país, libres de todo gravamen fiscal y municipal.

Toda propiedad del Ferrocarril, ya sea mueble ó inmueble, será también exenta de todo impuesto nacional y municipal, durante el término de este contrato; y á todos los empleados de la Compañía se les exonerará del servicio militar obligatorio, por igual período de tiempo, excepto en el caso de guerra internacional.

ARTÍCULO ONCE.

La Compañía de Crédito, ó sea el Agente Fideicomisario, certificará el informe que semestralmente presentará al Gobierno la Compañía del Ferrocarril, acerca del número de acciones principales que le hayan sido entregadas por cuenta de la construcción de la obra; y con respecto al valor de los cupones y fondo de amortización, se pagarán por el Gobierno á la Compañía del Ferrocarril, por conducto del citado Agente Fideicomisario.

ARTÍCULO DOCE

Todas las entradas del producto del Ferrocarril se invertirán como sigue:

Primero. En los gastos de explotación y conservación de la línea.

Segundo. Para el pago de un dividendo de siete por ciento sobre cinco millones doscientos cincuenta mil sucres, oro americano, en acciones preferidas (preferred Stock), que emitirá la Compañía del Ferrocarril, de la manera estipulada en el artículo veintiséis, á favor de Archer Harman y asociados, sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos acuerden.

Tercero. Para el pago de intereses sobre las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

Cuarto. Para el pago del uno por ciento del fondo de amortización.

Quinto. Para el pago de dividendos sobre el Stock de la Compañía del Ferrocarril divisible con el Gobierno.

Estos pagos continuarán haciéndose de la manera expresada, hasta cancelar las acciones

principales por medio del fondo de amortización. Cancelada que sea la deuda, las acciones serán entregadas al Gobierno debidamente canceladas, y desde entonces, las utilidades netas se aplicarán al pago de dividendos.

En cualquier tiempo podrá aplicarse el fondo de amortización al pago de acciones antes de su vencimiento, por medio de sorteos y á la par. Una vez pagada la deuda y cancelada la hipoteca, cesarán todas las obligaciones del Gobierno para el pago de interés, amortización y principal, quedando libre la República de la garantía estipulada en este contrato sobre los derechos de Aduana.

Se entiende que cuando el exceso de los rendimientos del Ferrocarril alcancen á cubrir el dividendo del siete por ciento del Stock preferido, así como los intereses y fondo de amortización estipulados, el Gobierno no pagará dichos intereses y fondos de amortización, que serán cubiertos por la misma Compañía, quedando sólo obligado el Gobierno á completarlo, cuando el exceso de las entradas no llegue á cubrirlo.

Respecto al dividendo sobre el Stock de preferencia, queda entendido que el Gobierno no contrae obligación ni compromiso alguno.

ARTÍCULO TRECE

Las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo, serán transferidas por el Gobierno con título saneado, á la Compañía del Ferrocarril, tan pronto como ésta se organice, libre de toda clase de reclamación y gravamen, y el valor estipulado en el artículo sexto será pagado por la referida Com-

pañía del Ferrocarril, en acciones principales de la empresa. Estas acciones las depositará el Gobierno en poder del Banco ó Establecimiento de Crédito, de la manera estipulada en el artículo segundo, en calidad de garantía adicional que otorga el Gobierno del Ecuador para el fiel cumplimiento de este contrato.

ARTÍCULO CATORCE

El Gobierno del Ecuador asegurará á la Compañía, en toda la extensión de la línea, desde Durán hasta Quito, el dominio legal sobre los terrenos necesarios para oficinas, estaciones, talleres, corrales, muelles y factorías en cada pueblo y ciudad, incluyendo Quito y Guayaquil, libre de todo costo, para el servicio del Ferrocarril; pero en el caso de que el Gobierno no sea dueño de dichos terrenos, hará la expropiación, á costa de la Compañía.

ARTÍCULO QUINCE

El Gobierno dará la preferencia á la Compañía, en igualdad de condiciones, respecto á terceros, para la explotación de las minas de carbón y otros minerales, de acuerdo con las leyes sobre la materia, en cuanto se refiera á minas que se encuentren dentro de veinte millas de cada lado del Ferrocarril en toda su extensión de Durán á Quito.

ARTÍCULO DIECISEIS

El Ferrocarril estará concluido dentro de seis años, desde la fecha de este contrato, perdiendo de lo contrario la Compañía del Ferrocarril el depósito de los quinientos mil pesos

oro, ó la parte que esté en depósito en la fecha que ocurra esta falta y todos sus derechos y acciones. Si el atraso proviniere de que la Compañía ha estado impedida de cumplir el contrato por efectos de revolución, guerra internacional, temblores ú otras catástrofes naturales, ó epidemias, será prorrogado el plazo, en estos casos, tres veces más del tiempo que haya durado la interrupción.

Este artículo no afecta en nada á los derechos de tenedores de acciones, á virtud de la hipoteca extendida á favor de ellos.

ARTÍCULO DIECISIETE

Si la Compañía del Ferrocarril no principia los trabajos de construcción dentro de un año, desde la fecha de ratificación de este contrato por ambas partes, pagará al Gobierno una multa de cinco mil pesos oro por cada mes de demora; y si al espirar el segundo año, la Compañía no ha principiado aún la obra, perderá á favor del Gobierno del Ecuador el monto del depósito en oro que exista constituido en garantía y se considerará rescindido este contrato. Este artículo no afecta los derechos de los tenedores de acciones á virtud de la hipoteca otorgada á favor de ellos.

ARTÍCULO DIECIOCHO

Concluído el Ferrocarril, la Compañía lo explotará por un período de setenta y cinco años, espirados los cuales, el Ferrocarril, en perfecto estado de servicio, con todas sus pertenencias y demás propiedades, pasarán á ser propiedad de la Nación, sin ningún gravamen.

Exceptúanse los cinco millones doscientos

cincuenta mil pesos, oro, del Stock preferido, cuyos dividendos se seguirán pagando en la forma estipulada en la cláusula doce, hasta que el Gobierno del Ecuador compre á la par las acciones de dicho Stock preferido; derecho de compra que se le reconoce al Gobierno, siempre que se hayan pagado todos los dividendos que le corresponden hasta el término del período fijado en este artículo.

ARTÍCULO DIECINUEVE

El Gobierno del Ecuador prestará á la Compañía del Ferrocarril toda protección antes y después de concluída la obra, y por todo el período de setenta y cinco años estipulado en este contrato; y en caso de que cualquiera propiedad del Ferrocarril sea destruída ó deteriorada por motines ó fuerza militar, promovida por ciudadanos ecuatorianos, la Compañía será reembolsada por el Gobierno de todo el monto de la pérdida del daño sufrido, tan pronto como los perjuicios se justiprecien por peritos nombrados por ambas partes.

ARTÍCULO VEINTE

La tarifa del Ferrocarril por fletes y pasajes será acordada posteriormente entre el Gobierno y Archer Harman.

La tropa armada y de Policía conduciendo presos y en comisiones del servicio, pagará la mitad del pasaje de tercera clase. Los Jefes y Oficiales y demás empleados públicos, cuando viajen en comisión, pagarán medio pasaje de primera clase, previa presentación del respectivo pasaporte.

Todos los artículos pertenecientes al Go-

bierno y á las Municipalidades pagarán la mitad del precio de tarifa, y las órdenes para estos casos serán firmadas por la autoridad civil ó militar del lugar de la procedencia de las personas ó artículos.

ARTÍCULO VEINTIUNO

Todos los puentes, cercas, canales y caminos particulares que tenga que atravesar la línea del Ferrocarril, quedarán restablecidos tan pronto como sea posible por la Compañía, de manera que los propietarios no sufran perjuicio de consideración.

El Gobierno franqueará á la Compañía, gratis, el uso de los puentes y caminos que le pertenezcan en toda la extensión de la línea, y en donde sea practicable el uso de ellos.

ARTÍCULO VEINTIDÓS

Todo el material rodante para el tráfico del Ferrocarril será de los mejores modelos y en cantidad suficiente para cubrir las exigencias de un buen servicio, debiendo haber coches para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

ARTÍCULO VEINTITRÉS

En cada tren habrá un departamento con la suficiente capacidad para que en él viaje un empleado que conduzca libremente, y sin pagar nada, toda la correspondencia postal.

ARTÍCULO VEINTICUATRO

Se pondrán trenes expresos, gratis, siempre que viajen el Presidente ó Vicepresidente

de la República ó los Ministros de Estado.

Los Senadores y Diputados de la República, también, tendrán pasaje libre en los trenes del Ferrocarril.

ARTÍCULO VEINTICINCO

En cualquier tiempo el Gobierno puede hacer suyo el Ferrocarril, pagando antes de su vencimiento el valor de las acciones emitidas; pero en este caso, si fueren pagadas antes de terminar quince años desde la fecha de este contrato, los Tenedores de dichas acciones recibirán un premio del diez por ciento sobre el valor de dichas acciones, en compensación de la pérdida que sufran al verse obligados á cancelarlas antes del vencimiento. Terminado dicho período de quince años, el Gobierno tendrá el derecho de comprar las referidas acciones á á la par.

En el caso de que el Gobierno éntre en posesión de dichas acciones, percibirá el siete por ciento anual de las utilidades netas del Ferrocarril que antes se pagaba á los Tenedores principales, y después de cubiertos los dividendos que corresponden al Stock preferido.

ARTÍCULO VEINTISEIS

La Compañía emitirá un Stock por valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro, representados en acciones á la par de cien pesos cada una. De dicho Stock, habrá cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, oro, que tendrán el título de preferidas, con un interés acumulativo del siete por ciento anual, como dividendo de las utilidades de la

Compañía, de la manera prevista en el artículo doce.

Dichos cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro de Stock preferido, serán emitidos por la Compañía del Ferrocarril á favor de Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos se convengan. El saldo de siete millones treinta y dos mil pesos, será Stock común, del cual, cuarenta y nueve por ciento corresponderá al Gobierno y le será debidamente entregado, y cincuenta y uno por ciento será entregado á la Compañía del Ferrocarril por Archer Harman y sus asociados, sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos acuerden.

Archer Harman y sus asociados ó sucesores ó representantes legales, tendrán el derecho de ceder el dividendo que les corresponde sobre sus acciones, de las primeras utilidades netas del Ferrocarril sobre los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos de Stock preferido, á favor de las acciones principales. En este caso, los dividendos del siete por ciento que le correspondería sobre el Stock preferido será acumulativo, y dichos dividendos, con el seis por ciento de interés anual, será garantizado por el ferrocarril y todas sus pertenencias, etcétera, después que hayan sido pagadas las acciones principales.

ARTÍCULO VEINTISIETE

Las controversias ó desacuerdos que surgieren entre las dos partes contratantes, serán resueltos por el Presidente del Ecuador y el de los Estados Unidos; y si éstos no se pusieren de acuerdo ó no aceptaren el cargo de árbitros,

de la República ó los Ministros de Estado.

Los Senadores y Diputados de la República, también, tendrán pasaje libre en los trenes del Ferrocarril.

ARTÍCULO VEINTICINCO

En cualquier tiempo el Gobierno puede hacer suyo el Ferrocarril, pagando antes de su vencimiento el valor de las acciones emitidas; pero en este caso, si fueren pagadas antes de terminar quince años desde la fecha de este contrato, los Tenedores de dichas acciones recibirán un premio del diez por ciento sobre el valor de dichas acciones, en compensación de la pérdida que sufran al verse obligados á cancelarlas antes del vencimiento. Terminado dicho período de quince años, el Gobierno tendrá el derecho de comprar las referidas acciones á á la par.

En el caso de que el Gobierno éntre en posesión de dichas acciones, percibirá el siete por ciento anual de las utilidades netas del Ferrocarril que antes se pagaba á los Tenedores principales, y después de cubiertos los dividendos que corresponden al Stock preferido.

ARTÍCULO VEINTISEIS

La Compañía emitirá un Stock por valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro, representados en acciones á la par de cien pesos cada una. De dicho Stock, habrá cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, oro, que tendrán el título de preferidas, con un interés acumulativo del siete por ciento anual, como dividendo de las utilidades de la

Compañía, de la manera prevista en el artículo doce.

Dichos cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro de Stock preferido, serán emitidos por la Compañía del Ferrocarril á favor de Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos se convengan. El saldo de siete millones treinta y dos mil pesos, será Stock común, del cual, cuarenta y nueve por ciento corresponderá al Gobierno y le será debidamente entregado, y cincuenta y uno por ciento será entregado á la Compañía del Ferrocarril por Archer Harman y sus asociados, sucesores ó representantes legales, en la proporción que entre ellos acuerden.

Archer Harman y sus asociados ó sucesores ó representantes legales, tendrán el derecho de ceder el dividendo que les corresponde sobre sus acciones, de las primeras utilidades netas del Ferrocarril sobre los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos de Stock preferido, á favor de las acciones principales. En este caso, los dividendos del siete por ciento que le correspondería sobre el Stock preferido será acumulativo, y dichos dividendos, con el seis por ciento de interés anual, será garantizado por el ferrocarril y todas sus pertenencias, etcétera, después que hayan sido pagadas las acciones principales.

ARTÍCULO VEINTISIETE

Las controversias ó desacuerdos que surgieren entre las dos partes contratantes, serán resueltos por el Presidente del Ecuador y el de los Estados Unidos; y si éstos no se pusieren de acuerdo ó no aceptaren el cargo de árbitros,

nombrarán cada uno un árbitro para que resuelva toda dificultad; y si éstos tampoco se pusiesen de acuerdo, los mismos Presidentes nombrarán un tercero en discordia.

ARTÍCULO VEINTIOCHO

Las oficinas de la Compañía estarán situadas en la ciudad ó ciudades que se acuerde entre el Gobierno y la Compañía.

ARTÍCULO VEINTINUEVE

El Ferrocarril no se construirá, en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas, debiendo ser de vía permanente para un Ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades para un buen tráfico.—Las gradientes no deberán pasar en toda la extensión de la línea, de un término medio de tres por ciento, y el promedio de las curvas no será menos de sesenta grados.

El trazo y localización de la línea será aprobado por el Ingeniero en Jefe.

Los rieles serán de aceño, forma T, y no tendrán un peso menor de cincuenta libras por yarda.

ARTÍCULO TREINTA

Para los efectos de la cláusula décima, la Compañía del Ferrocarril ó sus Agentes presentarán al Consul del Ecuador donde se hagan las compras de materiales, ó á cualquiera de sus representantes destinados al efecto, las facturas originales de la casa ó fábrica vendedoras, en vista de las cuales certificará dicho Cónsul ó representante la efectividad de la compra ó contrata que servirá de precedente, sin la

cual no podrá hacerse la introducción libre por las Aduanas de la República.

Los Consules ó Agentes del Ecuador no cobrarán derechos consulares en dichos casos.

ARTÍCULO TREINTA Y UNO

Dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.

ARTÍCULO TREINTA Y DOS

El Gobierno del Ecuador autoriza á Archer Harman y sus asociados, antes de la organización de la Compañía y á la misma Compañía, para traspasar este contrato con los mismos derechos y las obligaciones y seguridades aquí estipuladas para los transferidos, quienes gozarán de reputación y crédito. La transferencia no podrá hacerse, sin aprobación del Gobierno del Ecuador.

ARTÍCULO TREINTA Y TRES

Este contrato antes de ser obligatorio á las partes, será sometido á la deliberación y aprobación de los Señores Peter Cooper Hewitt, T. H. Powers Farr y Archer Harman, y si éstos hicieran algunas observaciones, ó rehusaren aceptar algunas cláusulas ó condiciones, las pondrán en conocimiento del actual Jefe del Ejecutivo, en el término de noventa días fijos, quien contestará aceptándolas ó rechazándolas, dentro de los sesenta días de recibidos los pliegos, á menos que no se llegue á nuevo acuerdo. Rechazado éste, se tendrá por insubsistente el contrato. Si espirados los noventa días, no se ha recibido noticia de la objeción á las condi-

ciones estipuladas, se tendrá por ratificado el contrato, en todas sus cláusulas.

ARTÍCULO TREINTA Y CUATRO

El Gobierno del Ecuador representará en el Directorio de la Compañía, la tercera parte de las decisiones, hasta que sea pagado el capital; caso el cual, llegado que sea, representará el Gobierno la mitad del número de directores hasta la espiración de los setenta y cinco años estipulados.

El Gobierno nombrará la persona que deba representarlo en el Directorio de la Compañía en Nueva York, ó donde resida.

ARTÍCULO TREINTA Y CINCO

Se entiende que Archer Harman y sus asociados son los siguientes capitalistas:

Stewart Coats.
Douglass Robinson.
P. Cooper Hewitt.
Charles R. Lec.
T. H. Powers Farr.
John R. Stuyversant.
G. Hope Norton.
Geo Hoadley.
J. C. Hilbretl.
M. Thompson.
Archer Harman.
P. Dupont.

Leído que les fué á los señores otorgantes íntegramente el contenido de esta escritura, en un solo acto, á presencia de los testigos, y llenados por parte del escribano los preceptos de

la ley, se ratificaron en el contrato que ella contiene, y firman siendo testigos los señores General Juan B. González G., Belisario L. Calisto y Julio Thomas, todos de este vecindario, mayores de edad é idóncos, á quienes igualmente conozco, de que doy fe. En este estado, y como el Sr. Archer Harman no conoce el idioma castellano, designó, en conformidad con lo que dispone el artículo ciento cincuenta y nueve, inciso cuarto, del Código de Enjuiciamientos Civiles, por perito al Sr. Ramón Rafael Vallarino, quien, habiendo aceptado el cargo, intervino en la lectura de la escritura del contrato de Ferrocarril que acaba de leerse, y firma, de que igualmente doy fe. Autorizan al infrascripto escribano para la inscripción legal de este instrumento, y firman, como se ha dicho, de todo lo que, asimismo, doy fe.

El Ministro de Hacienda, Encargado del Despacho de Obras Públicas, especialmente autorizado por el Presidente de la República del Ecuador.

RICARDO VALDIVIESO.

Archer Harman.

Ramón R. Vallarino.

Juan B. González G.

B. L. Calisto.

Julio Thomas.

El escribano.—*Francisco Valdez.*

Presidencia de la República.—Ecuador.—
Quito, Junio 14 de mil ochocientos noventa y
siete.

Señor Ministro de Hacienda, Encargado
del Despacho de Obras Públicas.

En cumplimiento á lo dispuesto por el De-
creto expedido por la Asamblea Nacional, con
fecha doce de los corrientes, en su cláusula pri-
mera, parte segunda; autorizo á Usted para
que proceda á celebrar la escritura pública, de
acuerdo con las treinta y cinco cláusulas y más
especificaciones contenidas en la propuesta que,
al efecto, adjunto, y que ha sido presentada
por el Señor Archer Harman. Lo digo á Us-
ted para su más estricto cumplimiento.

Dios y Libertad,

ELOY ALFARO.

Presenció su otorgamiento, y en fe de ello,
signo y firmo esta segunda copia, en Quito, á
veintiuno de Junio de mil ochocientos noventa
y siete.

El Escribano,

Francisco Valdez.

EL CONGRESO
DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR,

DECRETA:

Art. único.—Facúltase al Poder Ejecutivo para transigir con el Sr. Archer Harman, representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, (Guayaquil and Quito Railway Company), sobre las siguientes bases:

1^a Los estudios preliminares y la localización de la línea del Ferrocarril de Chimbo á Quito, se harán por el Ingeniero de la Compañía, dentro de nueve meses, contados desde la fecha en que se ratifique este convenio. Aprobados que fueren estos trabajos por el Ingeniero que designará el Gobierno, procederá el de la Compañía á los estudios y localización definitivos de la línea del Ferrocarril. Cualquiera diferencia que se suscitare á este respecto, se resolverá por un tercer Ingeniero nombrado por los primeros.

Los nombramientos de los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía serán aprobados, respectivamente, por las partes contratantes. Sin este requisito no podrán entrar en el desempeño de su cargo.

2^a Los bonos ó títulos de acciones, grabados ó litografiados, serán marcados en el orden de series, con letras y números, y firmados por el Ministro de Hacienda y el respectivo empleado de la Compañía. En esta forma se entregarán en depósito al "National Provincial Bank of England", ó al "The Lond Joint Stock Bank Limited", ó al "The Lond and Counties Limited", ó al "Glyn Mills Courrie

& Cía"; pudiendo un agente de la Compañía del Ferrocarril cerciorarse de la legitimidad de cada uno de los bonos. El Banco depositario no podrá entregar los bonos á la Compañía sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la misma; y, al hacerlo, pondrá en cada uno de los bonos la anotación ó contraseña convenientes, con la respectiva fecha. Sin estas formalidades, que constarán en los mismos bonos, no tendrán valor ni surtirán efecto los que se entregaren. La comisión que cobraren los Bancos por este servicio, será pagada por la Compañía.

La emisión de bonos se hará después de ratificado este contrato.

Queda derogado el inciso primero del artículo tercero del contrato de 14 de Junio de 1897.

3.^o El valor de los trabajos realizados en el Ferrocarril y sus anexos, así como el de los materiales empleados en él se pagará mensualmente. El Ingeniero en Jefe de la Compañía presentará al respectivo Ministro de Estado, el primer día de cada mes, un informe del trabajo hecho y de los materiales empleados en el mes anterior, con el respectivo avalúo. Este avalúo será aprobado por el Ingeniero de Gobierno; y el Ministro, cerciorándose de la verdad y exactitud del informe y avalúo, firmará; junto con el Ingeniero en Jefe de la Compañía, la orden para que el Banco depositario entregue á los agentes de élla los bonos, importe de lo ávaluado. Se tomará por base del avalúo la proporción de los valores fijados á los trabajos y materiales en las cláusulas de los artículos quinto y sexto del contrato de 14 de Junio de 1897.

4.^a Para el pago de los intereses y fondos de amortización, que correrán por el valor de los bonos entregados, por las acciones principales garantizadas por el Gobierno, el Colector de la Aduana de Guayaquil depositará, quincenalmente, por el período de treinta y tres años, la suma respectiva, en uno de los Bancos de la misma ciudad, designado por el Gobierno. El Banco remitirá esa suma al "National Provincial Bank of England", ó al "The Lond and Counties Limited", ó al "The Lond Joint Stock Bank Limited", ó al "Glyn, Mills Courrie & Cía., para el pago semestral de los cupones.

Correrán los intereses, en la proporción de los bonos que deben entregarse, desde un mes antes del informe y avalúo previstos en la base tercera.

5.^a El Gobierno podrá aprobar la hipoteca que constituyere la Compañía sobre el Ferrocarril, conforme al artículo segundo del contrato de 14 de Junio de 1897.

Esta hipoteca sólo podrá constituirse en seguridad de las acciones garantizadas por el Gobierno.

6.^a El depósito de que habla el artículo cuarto del contrato de 14 de Junio de 1897, se hará antes de que el Gobierno transfiera á la Compañía el Ferrocarril de Durán á Chimbo.

7.^a Al vencimiento de los setenta y cinco años, contados desde la fecha en que debe estar concluído el Ferrocarril, la Compañía entregará al Gobierno, sin indemnización alguna, los bonos cancelados del fondo (Stock) preferido de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro; y el Ferrocarril en toda su extensión de Guayaquil á Quito, inclusive sus anexos, libres

de todo gravamen y en buen estado de servicio, siempre que hayan sido pagados todos los bonos de las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

8.^a Expirados los treinta y tres años previstos en el contrato de 14 de Junio, el Banco depositario entregará al Gobierno los bonos correspondientes al valor del Ferrocarril de Durán á Chimbo.

Las demás acciones serán canceladas y entregadas al Gobierno en conformidad con el mismo contrato.

9.^a Los gastos de explotación se referirán solamente á la parte del Ferrocarril concluida y entregada al servicio público, á satisfacción del Gobierno.

Los sueldos comprendidos en dicha explotación, se acordarán y fijarán del mismo modo que la tarifa de pasajes y fletes.

El número de empleados para la explotación del Ferrocarril, se determinará de acuerdo con el Gobierno.

10. Para el reparto de las utilidades del Ferrocarril, y los efectos del artículo primero del contrato de 14 de Junio, la Compañía emitirá, sin garantía alguna del Gobierno, un fondo (Stock), por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano, en acciones á la par de cien pesos cada una. Dicho fondo (Stock), se dividirá:

1.^a En un fondo (Stock) común de siete millones treinta y dos mil pesos, del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento, y á la Compañía las unidades restantes, ó sea el cincuenta y uno por ciento; y

2.^a En un fondo (Stock) preferido del va-

lor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado á Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó representantes legales, en la proporción que se convenga entre ellos.

Una vez cubiertos, con las entradas del Ferrocarril, los gastos de explotación, conservación de la línea, intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada por el Gobierno, con el sobrante se hará el servicio de los intereses del fondo (Stock) preferido de los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, que, caso de no ser cubiertos en algún período, se sumarán ó acumularán para serlo con las utilidades de los períodos subsiguientes. Después se hará el servicio de los dividendos del fondo (Stock) común de los siete millones treinta y dos mil pesos; y, en lo demás, se estará á lo estipulado en el artículo doce del contrato de 14 de Junio.

Sea que las utilidades alcancen ó no á cubrir los dividendos del fondo (Stock) preferido y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos ó acciones correspondientes, á la expiración de los setenta y cinco años prefijados anteriormente.

Se entenderá sustituido con el presente artículo, el 26 del contrato de 14 de Junio, é insubsistente el inciso segundo del artículo dieciocho del mismo contrato.

11. El precio total, estipulado por el Ferrocarril y sus anexos, no sufrirá alteración sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán á Quito.

12. Todas las obras, como estaciones, acueductos, puentes, serán muy bien construídas, á satisfacción del Ingeniero en Jefe de la

Compañía y del de Gobierno, los cuales darán informes cada tres meses. Si los Ingenieros no estuvieren de acuerdo en los informes, los mismos nombrarán un tercero que dirima la discordia.

En todas las estaciones habrá el material rodante necesario, que será de lo mejor. Sobre esto, también, informarán los Ingenieros.

La gradiente del Ferrocarril no podrá pasar del 3^o7₀, salvo los rarísimos casos en que, de común acuerdo, los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía juzgaren necesaria una gradiente mayor, que no podrá exceder del 4^o7₀. Cuando las curvas tengan menos de cien metros de radio, la gradiente no excederá del 2^o7₀.

Las curvas tendrán, por lo común, un radio de cien metros, y en ningún caso menos de sesenta metros.

Cuando las curvas sean en forma de S, cada curva estará separada por una línea recta de cuarenta metros, por lo menos.

Los cortes para la construcción de la mesa deben tener de ancho dos metros por lado, desde el centro de los rieles; y en las laderas, tres metros por lo menos, donde lo requiera la seguridad del tráfico.

Los cortes, excepto en roca, llevarán un talud mínimo de un cuarto por uno.

El talud de los terraplenes será de uno y medio por uno.

Los túneles serán de cuatro metros de ancho, tendrán garitas cortadas, y una altura de dos metros, contados desde la parte superior del carro.

El Ferrocarril no se construirá, en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas; debiendo ser de vía permanen-

te para un Ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades para un buen tráfico. Lo mismo se entenderá respecto del Ferrocarril de Durán á Chimbo.

Los rieles serán de acero de superior calidad, en forma *T*, con el peso de cincuenta libras por yarda.

En cada milla habrá, por lo menos, dos mil seiscientos cuarenta durmientes de la mejor madera (llamada *incorruptible* en el país), cada uno de seis pies y cuatro pulgadas de largo, ocho pulgadas de ancho y seis de espesor (8x6).

El espesor y el ancho del lastre serán determinados, de común acuerdo, por los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía.

13. En el artículo primero del contrato de catorce de Junio, y siempre que se hable de la persona que contrata con la Nación, se pondrá: "Archer Harman, por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (The Guayaquil and Quito Railway Company)", quedando por consiguiente suprimidos los artículos treinta y tres y treinta y cinco del contrato primitivo.

El inciso segundo del artículo décimo del contrato de 14 de Junio, dirá:

"El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto fiscal ó municipal".

Al fin del artículo catorce del contrato primitivo, se agregará el siguiente inciso:

"Lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior, no confiere á la Compañía ó á quien la represente, la facultad de enagenar el Ferrocarril en ninguna de sus partes; salvo el derecho de hipoteca y los demás expresamente concedidos por este convenio y el contrato primitivo".

El artículo diez y seis del contrato de 14 de Junio, dirá:

“El Ferrocarril estará concluído dentro de diez años, etc.,” y se suprimirá la parte que dice: “Si el atraso proviniere, etc.,” hasta la conclusión del artículo.

En el artículo diez y siete del contrato primitivo, en donde dice: “se considerará rescindido”, se dirá: “Se considerará resuelto”; y, además, se intercalará lo siguiente, después de la frase anterior:

“La pérdida del depósito y la acción resolutoria tendrán también lugar, si la obra se suspendiere por más de un año”.

En el artículo diez y nueve del contrato primitivo, después de la palabra “justiprecien”, se pondrá “legalmente”.

14. Se estará á lo estipulado en el contrato de 14 de Junio de 1897, en todo lo que no se oponga al presente convenio.

La Compañía ratificará uno y otro contrato dentro del término de noventa días, contados desde la celebración de la escritura pública del segundo. Vencido dicho término, sin que se hubiere hecho la ratificación, quedarán ambos contratos sin valor ni efecto.

15. Para los efectos de la base segunda y de las demás de este contrato, la ratificación prescrita en la cláusula anterior se otorgará y acreditará por instrumento auténtico debidamente legalizado.

Dado en Quito, Capital de la República del Ecuador, á nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—El Presidente de la Cámara del Senado, M. A. LARREA.—El Presidente de la Cámara de Diputados, José

LUIS TAMAYO.—El Secretario de la Cámara del Senado, *Enrique Bustamante L.*—El Secretario de la Cámara de Diputados, *Andrés Duarte Cueva.*

Palacio de Gobierno en Quito, á dieciocho de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—EJECÚTESE.—El Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, MANUEL B. CUEVA.—El Ministro de lo Interior y Obras Públicas, *Lino Cárdenas.*

Es copia.—El Subsecretario de lo Interior y Obras Públicas, *Nicolás R. Vega.*

CONTRATO

celebrado entre el Supremo Gobierno y la Compañía
del Ferrocarril de Guayaquil á Quito.

En la ciudad de Guayaquil, República del Ecuador, América del Sur, á veintiséis de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, ante mí, Santiago Vallejo, Escribano Público de los del número de este Cantón y testigos que al fin se expresarán, comparecieron los Sres. D. Pedro Pablo Gómez, Gobernador de esta provincia, á nombre y en representación del Supremo Gobierno, debidamente autorizado, por una parte; y por otra, el Sr. Archer Harman, por su propio derecho y como apoderado

representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito; el primero, vecino de esta ciudad y de estado casado; y el segundo, de la ciudad de New-York y de estado casado, mayores de veintitún años, hábiles por derecho, con la capacidad civil necesaria, á los que de conocer doy fe; y para que se eleve á escritura pública, el Sr. Gobernador me presentó, como minuta, el siguiente documento.—"El Congreso de la República del Ecuador.—Decreta:—Artículo único.—Facúltase al Poder Ejecutivo para transigir con el Sr. Archer Harman, representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito ("Guayaquil and Quito Railway Company"), sobre las siguientes bases:—Primera.—Los estudios preliminares y la localización de la línea del Ferrocarril de Chimbo á Quito, se harán por el Ingeniero de la Compañía, dentro de nueve meses contados desde la fecha en que se ratifique este convenio.—Aprobados que fueren estos trabajos por el Ingeniero que designará el Gobierno, procederá el de la Compañía á los estudios y localización definitivos de la línea del Ferrocarril. Cualquiera diferencia que se suscitare á este respecto, se resolverá por un tercer Ingeniero nombrado por los primeros. Los nombramientos de los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía, serán aprobados, respectivamente, por las partes contratantes. Sin este requisito no podrán entrar en el desempeño de su cargo.—Segunda.—Los bonos ó títulos de acciones, grabados ó litografiados, serán marcados en el orden de series, con letras y números, y firmados por el Ministro de Hacienda y el respectivo empleado de la Compañía.—En esta forma se entregarán en depósito al "National Provincial

Banck of England", ó al "The Lond Joint Stock Banck Limited", ó al "The Lond and Counties Limited", ó al "Glyn Mills Courtenay and Co. Bankers"; pudiendo un agente de la Compañía del Ferrocarril cerciorarse de la legitimidad de cada uno de los bonos. El Banco depositario no podrá entregar los bonos á la Compañía sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la misma; y al hacerlo, pondrá en cada uno de los bonos la anotación ó contraseña convenientes, con la respectiva fecha. Sin estas formalidades, que constarán en los mismos bonos, no tendrán valor ni surtirán efecto los que se entregaren. La comisión que cobraren los Bancos por este servicio, será pagada por la Compañía.—La emisión de los bonos se hará después de ratificado este contrato.—Queda derogado el inciso primero del artículo tercero del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.—*Decreto.*—El valor de los trabajos realizados en el Ferrocarril y sus anexos, así como el de los materiales empleados en él, se pagará mensualmente. El Ingeniero en Jefe de la Compañía presentará al respectivo Ministro de Estado, el primer día de cada mes, un informe del trabajo hecho y de los materiales empleados en el mes anterior, con el respectivo avalúo.—Este avalúo será aprobado por el Ingeniero de Gobierno; y el Ministro, cerciorándose de la verdad y exactitud del informe y avalúo, firmará, junto con el Ingeniero en Jefe de la Compañía, la orden para que el Banco depositario entregue á los agentes de élla los bonos importe de lo avaluado. Se tomará por base del avalúo la proporción de los valores fijados á los trabajos y materiales en las cláusulas de los artículos



quinto y sexto del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.—Cuarta.—Para el pago de los intereses y fondo de amortización, que correrán por el valor de los bonos entregados por las acciones principales garantizadas por el Gobierno, el Colector de la Aduana de Guayaquil depositará, quincenalmente, por el período de treinta y tres años, la suma respectiva en uno de los Bancos de la misma ciudad, designado por el Gobierno. El Banco remitirá esa suma al "National Provincial Bank of England", ó al "The Lond and Counties Limited", ó al "The Lond Joint Stock Bank Limited", ó al "Glyn Mills Courrie & Company," para el pago semestral de los cupones.—Correrán los intereses, en la proporción de los bonos que deben entregarse, desde un mes antes del informe y avalúo previstos en la base tercera.—Quinta.—El Gobierno podrá aprobar la hipoteca que constituye la Compañía sobre el Ferrocarril, conforme al artículo segundo del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.—Esta hipoteca sólo podrá constituirse en seguridad de las acciones garantizadas por el Gobierno.—Sexta.—El depósito de que habla el artículo cuarto del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, se hará antes de que el Gobierno transfiera á la Compañía, el Ferrocarril de Durán á Chimbo.—Sétima.—Al vencimiento de los setenta y cinco años, contados desde la fecha en que debe estar concluido el Ferrocarril, la Compañía entregará al Gobierno, sin indemnización alguna, los bonos cancelados del fondo (Stock) preferido de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro; y el Ferrocarril en toda su extensión de Guayaquil á Quito, inclusive sus

anexos, libres de todo gravamen y en buen estado de servicio, siempre que hayan sido pagados todos los bonos de las acciones principales garantizadas por el Gobierno.—Octava.—Expirados los treinta y tres años previstos en el contrato de catorce de Junio, el Banco depositario entregará al Gobierno los bonos correspondientes al valor del Ferrocarril de Durán á Chimbo.—Las demás acciones serán canceladas y entregadas al Gobierno en conformidad con el mismo contrato.—Novena.—Los gastos de explotación se referirán solamente á la parte del Ferrocarril concluída y entregada al servicio público, á satisfacción del Gobierno. Los sueldos comprendidos en dicha explotación, se acordarán y fijarán del mismo modo que la tarifa de pasajes y fletes. El número de empleados para la explotación del Ferrocarril, se determinará de acuerdo con el Gobierno.—Décima.—Para el reparto de las utilidades del Ferrocarril, y los efectos del artículo primero del contrato de catorce de Junio, la Compañía emitirá, sin garantía alguna del Gobierno, un fondo (Stock), por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano, en acciones á la par de cien pesos cada una. Dicho fondo (Stock), se dividirá: 1º En un fondo (Stock) común de siete millones treinta y dos mil pesos, del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento, y á la Compañía las unidades restantes, ó sea el cincuenta y uno por ciento; y 2º, en un fondo (Stock) preferido del valor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado á Archer Harman y sus asociados, sus sucesores ó sus representantes legales, en

la proporción que se convenga entre ellos.— Una vez cubiertos, con las entradas del Ferrocarril, los gastos de explotación, conservación de la línea, intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada por el Gobierno, con el sobrante se hará el servicio de los intereses del fondo (Stock) preferido de los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro que, caso de no ser cubiertos en algún período, se sumarán ó acumularán para serlo con las utilidades de los períodos subsiguientes.—Después se hará el servicio de los dividendos del fondo (Stock) común de los siete millones treinta y dos mil pesos; y, en lo demás, se estará á lo estipulado en el artículo doce del contrato de catorce de Junio. Sea que las utilidades alcancen ó no á cubrir los dividendos del fondo (Stock) preferido y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos ó acciones correspondientes, á la expiración de los setenta y cinco años preñijados anteriormente.—Se entenderá sustituido con el presente artículo el veintiséis del contrato de catorce de Junio, é insubsistente el inciso segundo del artículo diez y ocho del mismo contrato.—Undécima.—El precio total estipulado por el Ferrocarril y sus anexos, no sufrirá alteración sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán á Quito.—Duodécima.—Todas las obras, como estaciones, acueductos y puentes, serán muy bien construídos, á satisfacción del Ingeniero en Jefe de la Compañía y del de Gobierno, los cuales darán informes cada tres meses. Si los Ingenieros no estuvieren de acuerdo en los informes, los mismos nombrarán un tercero que dirima la discordia.—En todas las estaciones habrá el material rodante necesario, que será de lo mejor. Sobre

esto también informarán los Ingenieros.—La gradiente del Ferrocarril no podrá pasar del tres por ciento; salvo los rarísimos casos en que, de común acuerdo, los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía juzgaren necesaria una gradiente mayor, que no podrá exceder del cuatro por ciento.—Cuando las curvas tengan menos de cien metros de radio, la gradiente no excederá del dos por ciento.—Las curvas tendrán, por lo común, un radio de cien metros, y en ningún caso menos de sesenta metros.—Cuando las curvas sean en forma de S, cada curva estará separada por una línea recta de cuarenta metros, por lo menos.—Los cortes para la construcción de la mesa deben tener de ancho dos metros por lado, desde el centro de los rieles; y en las laderas, tres metros por lo menos, donde lo requiera la seguridad del tráfico.—Los cortes, excepto en roca, llevarán un talud mínimo de un cuarto por uno.—El talud de los terrapienes será de uno y medio por uno.—Los túneles serán de cuatro metros de ancho, tendrán garitas cortadas, y una altura de dos metros, contados desde la parte superior del carro.—El Ferrocarril no se construirá, en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas; debiendo ser de vía permanente para un Ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades para un buen tráfico. Lo mismo se entenderá respecto del Ferrocarril de Durán á Chimbo.—Los rieles serán de acero de superior calidad, en forma T, con el peso de cincuenta libras por yarda.—En cada milla habrá, por lo menos, dos mil seiscientos cuarenta durmientes de la mejor madera (llamada *incorruptible* en el país), cada uno de seis pies y cuatro pulgadas de largo, ocho pulgadas de ancho y seis de espesor

(8x6).—El espesor y el ancho del lastre serán determinados, de común acuerdo, por los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía.—Décima tercera.—En el artículo primero del contrato de catorce de Junio, y siempre que se hable de la persona que contrata con la Nación, se pondrá: "Archer Harman, por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (The Guayaquil and Quito Railway Company)"; quedando, por consiguiente, suprimidos los artículos treinta y tres y treinta y cinco del contrato primitivo.—El inciso segundo del artículo décimo del contrato de catorce de Junio, dirá:—"El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto fiscal ó municipal".—Al fin del artículo catorce del contrato primitivo, se agregará el siguiente inciso:—"Lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior, no confiere á la Compañía ó á quien la represente, la facultad de enaguar el Ferrocarril en ninguna de sus partes; salvo el derecho de hipoteca y los demás expresamente concedidos por este convenio y el contrato primitivo".—El artículo diez y seis del contrato de catorce de Junio, dirá:—"El Ferrocarril estará concluído dentro de diez años, etc."; y se suprimirá la parte que dice: "Si el atraso proviniere, etc.", hasta la conclusión del artículo.—En el artículo diez y siete del contrato primitivo, en donde dice: "se considerará rescindido", se dirá: "Se considerará resuelto"; y, además, se intercalará lo siguiente, después de la frase anterior:—"La pérdida del depósito y la acción resolutoria tendrán también lugar, si la obra se suspendiere por más de un año".—En el artículo diez y nueve del contrato primitivo, después de la palabra "justiprecien", se

pondrá "legalmente".—Décima cuarta.—Se estará á lo estipulado en el contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, en todo lo que no se oponga al presente convenio.—La Compañía ratificará uno y otro contrato dentro del término de noventa días, contados desde la celebración de la escritura del segundo. Vencido dicho término, sin que se hubiese hecho la ratificación, quedarán ambos contratos sin valor ni efecto.—Décima quinta.—Para los efectos de la base segunda y de las demás de este contrato, la ratificación prescrita en la cláusula anterior se otorgará y acreditará por instrumento auténtico debidamente legalizado.—Dado en Quito, Capital de la República del Ecuador, á nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—El Presidente de la Cámara del Senado, M. A. Larrea.—El Presidente de la Cámara de Diputados, José Luis Tamayo.—El Secretario de la Cámara del Senado, Enrique Bustamante L.—El Secretario de la Cámara de Diputados, Andrés Duarte Cueva.—Palacio de Gobierno en Quito, á dieciocho de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—Ejecútese.—El Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo.—Manuel B. Cueva.—El Ministro de lo Interior y Obras Públicas &.—Lino Cárdenas.—Es copia.—El Subsecretario.—Nicolás R. Vega.—Es copia de su original, que además de haberse insertado se agrega á la presente, al que me rentito en caso necesario.—El oficio por el que se autoriza al Sr. Pedro Pablo Gómez, Gobernador de esta provincia, para otorgar en representación del Supremo Gobierno este instrumento, y poder que legitima la personería del Sr. Harman como representante de la Compañía

ña del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, quedan agregados al Registro y forman parte integrante de esta escritura, por lo que se copiarán en los testimonios que se dieren.—Los otorgantes, esto es, el Sr. Pedro Pablo Gómez, Gobernador de la provincia, en representación del Supremo Gobierno, y el Sr. Archer Harman, por su propio derecho y por la Compañía que representan, ratifican en todas sus partes la presente escritura, y á su cumplimiento quedan sujetas las partes contratantes en toda forma de derecho, renunciando las leyes y disposiciones que les favorezcan para desvirtuar en cualquier sentido el contexto de este instrumento.—Por cuanto el Sr. Harman ignora en su mayor parte el idioma español, nombró de su intérprete al Sr. Alfredo Cartwright, de acuerdo con lo prescrito en el inciso cuarto del artículo ciento cincuenta y nueve del Código de Enjuiciamientos Civiles, quien, en prueba de aceptar su cometido, comparece conjuntamente con el Sr. Harman.—Leída por mí esta escritura, en alta voz, y en seguida por el Sr. Alfredo Cartwright, intérprete nombrado, quien explicó al Sr. Harman el contenido de las palabras que éste no entendía, la ratificaron y aprobaron, suscribiéndola en unidad de acto, los otorgantes, el intérprete y los testigos, de este domicilio, mayores de edad y libres de toda excepción Sres. Miguel Campodónico, Emilio Manuel Silva y Pedro Tola, á quienes conozco, y conmigo, de todo lo cual doy fe.—[Firmado].—P. P. Gómez.—Archer Harman.—Alfredo Cartwright.—Tgo., M. Campodónico.—Tgo., Emilio M. Silva.—Tgo., P. Tola.—S. Vallejo, Escribano público.—Los documentos habilitantes mencionados en la presente escritura, copiados literalmente, dicen así:

[Aquí el Decreto Legislativo de 18 de Noviembre de 1898, anteriormente copiado.]—*Salicitud.*—Señor Alcalde tercero.—Presento el poder que me ha conferido la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, para que el Sr. Alberto Reina, á quien nombro de perito traductor, por estar dicho documento en inglés, lo traduzca al español; y hecho lo cual ordene se me devuelvan el original y la traducción, para hacer de ellos el uso conveniente.—Es justicia, etcétera.—Archer Harman.—Presentada á las dos p. m. Noviembre veinticinco de mil ochocientos noventa y ocho.—Testigo, José M. Ruilova.—Testigo, J. Ramón Bolaños.—Vallejo.—*Decreto.*—Guayaquil, Noviembre veinticinco de mil ochocientos noventa y ocho.—Dase por nombrado de perito traductor al Sr. Alberto Reina, quien procederá al desempeño de su cargo previa aceptación y juramento. Devuélvase el original y la traducción.—Pérez Aspiazu.—Proveyó y firmó el decreto anterior el Sr. Dr. Federico Guillermo Pérez Aspiazu, Alcalde tercero Municipal del cantón Guayaquil, Noviembre veinticinco de mil ochocientos noventa y ocho.—Vallejo.—*Citación.*—En el mismo día notifiqué con el decreto anterior al Sr. Archer Harman y dijo que firme un testigo. Doy fe. Testigo, José D. Vera.—Vallejo.—En el mismo día notifiqué con el decreto anterior al Sr. Alberto Reina y dijo que aceptaba el cargo. Firmó. Doy fe.—Reina.—Vallejo.—*Juramento.* En veinticinco de Noviembre del año en curso, el Sr. Alcalde juramentó según derecho al Sr. Alberto Reina y ofreció desempeñar fiel y legalmente el cargo de perito traductor que se le ha conferido. Firmó con el Señor Juez. Doy fe.—Federico G. Pérez Aspiazu.—Alberto Rei-

na-S. Vallejo.— *Traducción.*—El suscrito perito traductor nombrado para hacer la traducción del poder conferido por la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, procede al desempeño de su cargo en el orden siguiente.—A todos á quienes este documento llegare, la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (The Guayaquil & Quito Railway Company) corporación debidamente organizada bajo las leyes del Estado de New Jersey en los Estados Unidos de América, [de aquí en adelante llamada Compañía,] Salud.—Por cuanto, la Compañía tiene título al beneficio de un contrato fechado el día catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, y celebrado entre Archer Harman, á su nombre y el de sus asociados, y el Ministro de Hacienda, encargado del Ministerio de Obras Públicas, á nombre del Gobierno de la República del Ecuador, en dos idiomas, inglés y castellano, y bajo y en virtud de tal contrato, la Compañía tiene derecho para construir un ferrocarril entre Chimbo y Quito, en dicha República, y para ejercer, además, tales derechos y privilegios, y hacer tales actos y cosas, como están especificados en el dicho contrato, y de acuerdo con tal contrato y arreglos hechos, ó por hacerse, con el dicho Gobierno; y para cumplirlos, la Compañía se propone, de cuando en cuando, emitir bonos de la C^a con carácter de primera hipoteca, al seis por ciento, por una cantidad total nominal, que no excederá de doce millones doscientos ochenta y dos mil dollars, y según los términos de dicho contrato, tales bonos deberán ser garantizados por dicho Gobierno, con los derechos de Aduana.—Y por cuanto la Compañía está deseosa de hacer tal nombramiento, como abajo

se menciona.—Ahora, por este documento se atestigua: que para efectuar dicho deseo, la Compañía, por la presente, constituye al mencionado Archer Harman, de la ciudad de Louisville en el Estado de Kentucky, para que sea el verdadero y legal apoderado de la Compañía, para y en beneficio de la Compañía, sea en su nombre ó en el de dicho apoderado en la República del Ecuador, para tener y ejercer todos ó cualquiera de los poderes y autorizaciones y para hacer todos y cualquiera de los actos ó cosas mencionadas en seguida, á saber: —Ejecutar, firmar, convenir, aprobar, arreglar y celebrar todos los contratos, certificados, escrituras, instrumentos, documentos, actos y cosas que en opinión de dicho apoderado sean necesarios ó expedientes, para ó en relación con cualquiera de las miras ó propósitos antes citados.—Y, generalmente, para actuar como apoderado de la Compañía en todo asunto, tan completa y eficientemente como la Compañía misma pudiera hacerlo.—Y también queda declarado, que este documento subrogará y tendrá el lugar de cualquier poder anterior dado por la Compañía á dicho apoderado, pero sin perjuicio á cualquier acto ó cosa hecha ó en el curso de hacer por dicho apoderado bajo ó virtud de cualquier poder anterior.—Y la Compañía, por esto, por sí, sus sucesores y cesionarios, ratifica y confirma y conviene en ratificar y confirmar lo que su dicho apoderado hiciere ó se propusiere hacer, en virtud de este documento, incluyendo en tal confirmación lo que se hubiere hecho entre el tiempo de la revocación de éste poder, y el tiempo en que tal revocación sea conocida por dicho apoderado. En testimonio de lo cual, la Guayaquil & Quito Railway Company ha fijado en

esté documento su sello incorporador, y la firma de Robert M. Thompson, su Presidente, y Edward Morley, su Secretario, en la ciudad de Jersey City, en el Estado de New Jersey, en los Estados Unidos de América, hoy veintitrés de Setiembre de mil ochocientos noventa y ocho. [Hay un sello].—Guayaquil and Quito Railway Company.—por Robert M. Thompson.—Presidente.—Testigo, Edward Morley, Secretary.—Estados Unidos de América.—Estado de Nueva York.—Ciudad y Condado de Nueva York. S. S.—Por este instrumento público, sépase que hoy veintitrés de Setiembre del año mil ochocientos noventa y ocho, ante mí Theodoré Ritter, Notario Público del Estado de New York, debidamente comisionado y juramentado, y por la ley autorizado, y con poder para recibir y certificar la confesión y prueba de títulos y ejecuciones y otros instrumentos por escrito, compareció personalmente Edward Morley, conocido por mí, quien, siendo debidamente juramentado por mí, dijo: que residía en la ciudad de New York antes dicha, y que era Secretario de la Guayaquil and Quito Railway Company, Corporación debidamente organizada bajo las leyes del Estado de New Jersey, la cual había ejercitado el poder de apoderado adjunto; que conocía el sello incorporado de la mencionada Compañía; que el sello fijado al poder adjunto era el mismo sello á que se refería, el cual se había fijado por orden de la Junta de Directores de la dicha Compañía; y que él había firmado su nombre al pie del poder referido por igual orden del mismo Directorio, como Secretario de la dicha Compañía. Y el dicho Edward Morley dijo, también, que él conocía á Robert M. Thompson y sabía que era

Presidente de la dicha Compañía y que la firma del dicho Robert M. Thompson, suscrita al pie de dicho poder de apoderado, era de su puño y letra del mencionado Robert M. Thompson y suscrita por igual orden de la dicha Junta de Directores, y en presencia de él el dicho Edward Morley.—En testimonio de lo cual, ha esto he suscrito mi y fijado mi sello de Notario, el día y año que arriba se menciona.—(Aquí un sello).—Theodore Ritter.—Notario Público, Condado de Kings.—Certificado en el Condado de New York.—Yo William Sohmer, Secretario Cantonal del Condado de New York, y también de la Corte Suprema de la dicha ciudad, la que es al mismo tiempo Corte de Registros é Inscripciones certifico: que Theodore Ritter ha archivado y registrado en esta oficina del Condado de New York, una copia certificada de su nombramiento como notario público para el Condado de Kings, con su firma autógrafa y fue al tiempo de tomar la prueba ó confesión del instrumento anexo, debidamente autorizado para tomar la misma. Y además certifico: que yo conozco la letra ó la escritura de la mano del dicho Notario, y verdaderamente creo que la firma del dicho certificado es genuina.—En testimonio de lo cual pongo mi firma y fijo el sello de la dicha Corte y Condado, hoy veintitrés de Setiembre de mil ochocientos noventa y ocho.—William Sohmer.—(Hay un sello).—Consulado General del Ecuador.—El infrascrito, Cónsul General del Ecuador en New York, certifica que la firma y rúbrica del Sr. William Sohmer en el documento anexo, son idénticas.—New York, Septiembre veintitrés de mil ochocientos noventa y ocho.—Miguel Valverde, Cónsul General.—(Un gran sello do-

rado).—La presente traducción es hecha según mi saber y entender, y en virtud del juramento prestado. Guayaquil, Noviembre veintiseis de mil ochocientos noventa y ocho.—Alb. Reina.—“Ministerio de Obras Públicas y Agricultura.—Número dos mil ciento cuarenta y nueve.—Quito, á diez y nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.—Señor Gobernador de la provincia del Guayas:—El Señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, por Decreto de diez y seis de los corrientes, autoriza á usted para que, á nombre y en representación del Gobierno, proceda á celebrar con el Sr. Archer Harman, representante de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil á Quito (Guayaquil and Quito Railway Company), la respectiva escritura pública al tenor de las bases determinadas en el Decreto Legislativo de diez y ocho del presente, promulgado hoy en el “Registro Oficial,” número setecientos treinta y cuatro, Decreto cuya copia debidamente autorizada remítale adjunta para los fines consiguientes.—Usted se servirá enviar á este Ministerio la copia de la escritura que se otorgue, á fin de ordenar se la inserte en el “Periódico Oficial.”—Dios y Libertad.—Lino Cárdenas.

Se otorgó ante mí, en fe de ello confiero este segundo testimonio signado y firmado en Guayaquil, Octubre tres de mil ochocientos noventa y nueve.

S. Vallejo, Escribano público.

EL CONGRESO

DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR,

CONSIDERANDO:

Que para la realización de la obra del Ferrocarril, que partiendo de la ciudad de Guayaquil debe terminar en esta Capital, el representante de la "Guayaquil and Quito Railway Company," ha solicitado que se le conceda usar de una gradiente mayor que la estipulada en los contratos otorgados el 14 de Junio de 1897 y 26 de Noviembre de 1898, por ser casi imposible realizar la vía con el 4°/o de gradiente máxima, estipulada en aquellos contratos; y considerando también que la Nación debe proteger la referida obra;

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la "Guayaquil and Quito Railway Company" para que en la construcción del Ferrocarril antedicho pueda variar la gradiente de la manera que se expresa:

(a) Podrá usar en la sección entre el río Chimbo y Guamote del 4 al 5°/o en 11 millas, del 5 al 5½ en 5 millas, y el 5½ en 2.

(b) En toda la parte que exceda de 4°/o, la Compañía usará de máquinas de suficiente potencia para arrastrar los convoyes, con la misma facilidad que si la gradiente no hubiera pasado del 3°/o.

(c) Por toda falta en el servicio público, á causa del aumento de gradiente, será responsable la Compañía, quien indemnizará los daños y perjuicios ocasionados á la Nación.

(d) La concesión de este Decreto no altera en manera alguna los derechos ni las obligaciones de las dos partes contratantes, en cuanto no provengan de la autorización para el cambio de gradientes.

Art. 2º La Compañía, en cambio de lo concedido, se obliga:

1º A ensanchar la latitud de la línea á 42 pulgadas inglesas.

2º A que la línea principal pase por Riobamba, y respecto á la de Ambato, á aproximar la línea, lo más que pueda, á esta última ciudad, construyendo un ramal que facilite su tráfico.

3º A colocar rieles de 55 libras de peso por yarda, en vez de 50, entre el río Chimbo y Quito.

4º A dejar en depósito la tercera parte de lo que á la Compañía corresponde en Bonos y Stock preferido, sobre cada milla de Ferrocarril donde la gradiente exceda del 4º/10; este depósito será retenido por el Gobierno hasta que la vía, entregada al servicio público, sea recibida conforme al contrato general.

Art. 3º La Compañía es libre para determinar el trayecto que debe ocupar la línea férrea, en la parte que va de Riobamba á Quito.

Art. 4º En los términos antedichos quedan modificados los contratos de 14 de Junio de 1897 y 26 de Noviembre de 1898.

Dado en Quito, Capital de la República, á veintiséis de Octubre de mil novecientos.—El Presidente de la Cámara del Senado, MANUEL B. CUEVA.—El Presidente de la Cámara de Diputados, LEONIDAS PLAZA G.—El Secretario de la Cámara del Senado, *Luis N. Dillon*.—

El Secretario de la Cámara de Diputados, *Manuel E. Rengel*.

Palacio de Gobierno, en Quito, á 31 de Octubre de 1900.—EJECÚTESE.—ELOY ALFARO.—El Ministro de Obras Públicas, *A. Moncayo*.

Es copia.—El Subsecretario, *Nicolás R. Vega*.

The Guayaquil and Quito Railway Company.—Guayaquil, Ecuador, S. A.—Victoria, Junio 8 de 1900.

Señor Ministro de Obras Públicas.—Quito.

Muy Señor mío:

He recibido su carta de fecha 26 de Mayo, por la cual me comunica que el Señor Emilio Estrada había sido nombrado comisionado por parte del Gobierno para que practique un examen detenido de la cuestión tarifa del Ferrocarril.

Muy extensa y cuidadosamente he ventilado la tarifa en su totalidad con el Señor Estrada y creo que la propuesta por él, proteja igualmente los intereses del público, la Compañía y los del Gobierno.

No vacilo en convenir que la Compañía adoptase la clasificación de tarifa encomendada por el Señor Estrada y mi verdadero deseo es de ver el asunto ajustado satisfactoriamente.

Quedo de Ud. muy atto y S. S.

JOHN A. HARMAN.

Chief Engineer and General Manager
The Guayaquil and Quito Railway Company.

Guayaquil, Junio 7 de 1900.

Señor Ministro de Obras Públicas.—Quito.

De acuerdo con sus órdenes he llegado á un convenio sobre tarifa de fletes y pasajes del Ferrocarril con el Sr. John A. Harrau. Deseo que este convenio en el que hemos tratado de concordar los intereses del público con los de la Nación y los de la Empresa Ferrocarrilera merezca la aprobación de Ud.

La tarifa acordada es la siguiente:

PASAJES

Clases	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a
Guayaquil	30	15	160	80	240	120	340	170	460	230
Durán	130	65	210	105	310	155	430	215	560	280
Yaguachi	80	40	180	90	300	150	430	215		
Milagro	100	50	220	110	350	175				
Naranjito	120	60	250	125						
Barraganetal	150	65								
Chimbo										

OBSERVACIONES

Los niños de 5 hasta 12 años pagarán la mitad.
 A los pasajeros que no vayan provistos de su respectivo boleto, se les cobrará por el Conductor el valor del pasaje con el 50 % de recargo.
 Los boletos solo son valederos para el día en que se expenden.

FLETES

AVALÚO POR 46 KILÓGRAMOS [UN QUINTAL Ó TRES PIES CÚBICOS]

Clases	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a	5 ^a										
Guayaquil	4	4	3	3	2	24	21	16	12	8	36	31	24	17	13	45	38	30	24	16	51	43	34	25	18	69	58	46	35	24	88	74	59	45	30
Durán						20	17	13	9	6	32	27	21	16	11	41	34	27	21	14	47	39	31	24	16	65	54	43	33	22	84	70	56	42	28
Yaguachi											12	10	8	7	5	21	17	14	12	8	27	22	18	15	10	45	37	30	24	16	64	53	43	33	22
Milagro																9	7	6	5	3	15	12	10	8	5	33	27	22	17	11	52	43	35	26	17
Venecia																					6	5	4	3	2	24	20	16	12	8	43	36	29	21	14
Naranjito																										18	15	12	9	6	37	31	25	18	12
Barraganetal																															19	16	13	9	6
Chimbo																																			

Nota.—Los precios de estas tarifas están en centavos.

CLASIFICACION

Primera Clase.—Calzado de toda clase, Hielo, Licores de todas clases, Cacao, Chocolate, Conservas de toda clase, Muebles de cualquier clase, Pieles, Plantas, Sombreros, Tabaco de toda clase, Velas de esperma y cera, Zuclas, Animales y todo artículo de Importación ó Exportación no especificados en otra clase.

Segunda Clase.—Toda industria Nacional y producto del País no especificados en otra clase.

Tercera Clase.—Arroz y Papas.

Cuarta Clase.—Azúcar.

Quinta Clase.—Cal, Coke y Carbón de cualquier clase, Madera en bruto y tablasón, Lastre, Ladrillos, Rieles, Sal y Plátanos.

Sexta Clase.—A esta clase corresponde el arrendamiento de plataformas para servicio exclusivo de los Ingenios, los que podrán ocupar los únicamente para el transporte de los artículos siguientes:

Cal, Coke, Carbón de toda clase, Madera de toda clase, Lastre, Ladrillo, Rieles, Sal, Maquinaria y Alambiques.

En cada plataforma se pondrá un máximo de carga de 200 quintales. En todo caso el arrendamiento se hará por plataforma y no por fracción, ni será permitido fraccionar la carga para ser entregada en dos ó más estaciones distintas.

Los precios por cada plataforma serán los siguientes:

Durán á Milagro.....	\$ 12,00
„ á Naranjito.....	„ 18,00
„ á Barraganetal.....	„ 24,00

Será de cuenta y riesgo del interesado la carga y descarga de las plataformas.

El transporte de animales en pjaras será á razón de \$ 2,50 por cabeza de Chimbo hasta Guayaquil.

OBSERVACIONES

La Empresa no es responsable por averías quiebra ó falta, sin que preceda otro contrato. Tampoco responderá por la pérdida ó deterioro de los bultos que no estén en perfecta condición ó que contengan varios artículos expuestos á romperse, ó que puedan averiarse los unos á los otros, ni tampoco por derrames sea cual fuere la causa.

Ningún reclamo será admitido sino se verifica en el mismo día de la llegada de las mercaderías, debiendo ser acompañado del recibo de la Empresa, otorgado por sus empleados. La entrega de las especies se considerará consumada cuando el consignatario haya firmado el recibo ó entregado la papeleta respectiva.

El pago por la pérdida de un bulto se hará con arreglo al flete que por él se ha cobrado en la proporción de \$ 2 por cada quintal de flete pagado. Todo bulto no reclamado dentro de las 24 horas siguientes á su llegada será depositado de cuenta y riesgo de quien corresponda y pagará almacenaje á razón de 5 centavos diarios por bulto corriente.

Todo flete se pagará adelantado.

No se expedirá papeleta alguna por menos de 20 centavos de flete.

La carga ó pasajeros que se tomen para algún lugar que no sea estación, pagará el flete que corresponda como si se embarcaran para

la estación inmediata que sigue al lugar, y á la ó los que se tomen de algún lugar que no sea estación pagarán como si se embarcaran en la estación, inmediata anterior al lugar. Los trenes no pararán en ningún lugar que no sea estación, ya sea para tomar carga ó pasajeros, sin que medie un convenio previo con la Superintendencia.

El embarque y desembarque en Durán, de equipajes, animales, plátanos y frutas, lo harán los interesados por su cuenta y riesgo; como también de toda carga que no sea de directo trasbordo del vapor al tren y viceversa.

El ganado vacuno, caballos y mulas se considerarán con un peso de 500 libras cada uno, y los chanchos y carneros con 100 libras de peso cada uno.

Los embarcadores se someten á las condiciones aquí estipuladas sin lugar á reclamo de ninguna especie.

Guayaquil, Junio 9 de 1900.

EMILIO ESTRADA.

ESTATUTOS

DE LA

COMPANÍA DEL FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

ARTICULO I

CAPITAL

Sección 1ª.—El capital de esta Corporación está dividido en tres clases, á saber:

[1] Fondo preferido, consistente en 52,500 acciones de Ds. 100 cada una.

[2] Fondo común expedido á favor de la República del Ecuador [designado por la clase A], y

[3] Fondo común, además del expedido á favor de la República del Ecuador [designado por la clase B].

El monto total de las clases A y B es de 70,320 acciones, á la par, del valor de Ds. 100 cada una; de las cuales 49 ^o/₁₀₀ pertenecen á la clase A y 51 ^o/₁₀₀ á la clase B.

Sección 2ª.—Los poseedores del fondo común, clase A, perteneciente á la República del Ecuador, tienen el derecho de elegir siete Directores de la Compañía. Los poseedores del fondo preferido y del fondo común, clase B, tienen el derecho de elegir catorce Directores. Los tenedores del fondo común, clase A, no tienen autorización ó voto para elegir estos catorce Directores.

Sección 3ª.—A cada tenedor de acciones de la Compañía, se le expedirá el certificado ó certificados que representen las acciones que

posce. Cada certificado llevará el sello de la Compañía, estarán firmados por el Presidente y autenticados por el Tesorero.

Sección 4ª—Las acciones preferidas llevarán impresas una concisa relación de los términos bajo los cuales se han expedido, de conformidad con lo dispuesto en el Certificado de Incorporación de esta Compañía y también se pondrán las siguientes palabras: "Estas acciones serán retiradas y extinguidas con el pago, á la par, de los dividendos acumulados, á razón del siete por ciento, y en las fechas fijadas para el pago de intereses, se sortearán las acciones que deben retirarse y el total de dichas acciones se retirarán en ó después del . . . de . . . del año de 1973." Después que cualquiera de las acciones del fondo preferido hubieran sido favorecidas por la suerte, como se dijo arriba, no tendrá participación en los dividendos de los beneficios netos de la Compañía.

El fondo preferido será expedido y numerado por números consecutivos del 1 al 52.500 inclusive, y cada certificado expedido que representa una parte del fondo preferido, llevará impreso el número de orden de la serie de las acciones que representa.

Sección 5ª—El certificado ó certificados del fondo común, clase A, llevará impreso las siguientes palabras:

"Este certificado representa el fondo expedido á favor de la República del Ecuador, y tiene derecho colectivamente sólo de nombrar una tercera parte de los Directores de la Compañía."

Sección 6ª—El Tesorero llevará un libro de acciones y otro de Transferencias, en los cuales sentará las acciones que se expidan y las

acciones que se transferan; y los cuales, en todo tiempo, podrá examinarlos cualquier tenedor de acciones, en la Oficina principal de la Compañía en el Estado de New Jersey; pero estos libros se cerrarán para sus arreglos de transferencias, veinte días antes de la reunión anual de los accionistas, y antes de la fecha fijada para el pago de los dividendos; durante cuya época no podrá hacerse ninguna transferencia.

Sección 7ª.—Las acciones se transferirán en los libros de la Compañía, con la entrega de los certificados arriba expresados, con poder judicial para transferir, también por endose, lo cual debe atestiguar, cuando menos, por un testigo. Cuando tal poder se ejerce por un apoderado, administrador, etc., ó por cualquier persona que actúe como agente, en representación de otro, se exigirá, en este caso, el poder legal que tenga para representar al dueño de la acción ó acciones.

ARTICULO II

REUNIONES DE LOS TENEDORES DE ACCIONES

Sección 1ª.—La reunión anual de los Tenedores de acciones tendrá lugar en la Oficina principal de la Compañía en el Estado de New Jersey, el primer martes de Diciembre de cada año.

Sección 2ª.—Reuniones especiales de los Tenedores de acciones, tendrán lugar cuando el Presidente lo juzgue necesario; así como también la quinta parte de los Tenedores de bonos podrá convocar reuniones extraordinarias; pero expresando por escrito el objeto de la reunión.

Sección 3ª—La notificación de las reuniones anuales ó de las extraordinarias, se hará con dos semanas de anticipación, ya sea por escrito ó por la prensa, enviando personalmente, ó por correo, á los Tenedores de acciones, esquelas con las direcciones que deben constar en el libro de Acciones; y también se publicará por diez días en los diarios de New York, el lugar y el objeto de la reunión.

Sección 4ª—En las reuniones anuales de la Compañía para la elección de Directores, la presencia de la mitad de los Tenedores de acciones del fondo preferido y de la clase B del fondo común, ya esté presente la persona ó representada por apoderado, constituye quorum. En tal elección, cada acción del fondo preferido y del fondo común, clase B, tiene derecho para votar por los catorce Directores y la mayoría de todos los votos, es suficiente para elegir los catorce Directores para el año siguiente.

Sección 5ª—Para las demás transacciones referentes á negocios propios de la Compañía, los Tenedores de acciones que representen la mayoría del capital de la Compañía, ya sean presentes, ó por poder, constituyen quorum.

Sección 6ª—Es obligación de la Junta de Directores en la última reunión precedente á la Junta General ó reunión especial convocada para la elección de Directores, de nombrar dos inspectores para elegir, los cuales actuarán en tal elección. El Director ó Directores nombrados por la República del Ecuador no intervendrán en el nombramiento de tales inspectores. Si la Junta de Directores, por alguna razón, no hubieren elegido tales inspectores para elegir, entonces este nombramiento se hará por la mayoría de la Junta de los Tenedores de acciones.

ARTICULO III.

DIRECTORES

Sección 1.^a—La propiedad y negocios de la Compañía, excepto las que se expresen especialmente en estos Estatutos, serán manejados y fiscalizados por la Junta de Directores, los cuales consisten en 14 miembros anualmente elegidos por los Tenedores de acciones del fondo preferido y del fondo común clase B y de 7 ó menos Directores nombrados por la República del Ecuador tenedora del fondo común, clase A.—Los Directores nombrados por la República del Ecuador, ejercerán su cargo durante el tiempo que tenga á bien dicha República y hasta que los sucesores sean nombrados por las autoridades de la mencionada República.—Los 14 miembros de la Junta ejercerán su cargo por un año, ó hasta que los sucesores sean elegidos y calificados.

Cualquier vacante que ocurra entre los 14 miembros, será llenada por el voto de la mayoría de los miembros que queden, exceptuándose los nombrados por la República del Ecuador. Un Director así elegido, para llenar una vacante, ejercerá su cargo hasta la próxima reunión anual, ó hasta que se convoque una reunión especial para elegir Directores ó hasta que el sucesor sea calificado.

Sección 2.^a—Puede ser Director cualquier tenedor de acción, incluyéndose cualquier persona que tenga título de acción como ejecutor ó apoderado, ó con suficiente poder para representar á un tenedor de acciones.

Sección 3.^a—Reuniones regulares de la Junta de Directores, tendrán lugar en la Ofici-

na de la Compañía en la ciudad de New York, el primer martes de cada mes, excepto cuando el Directorio dispusiere de otra manera.

Sección 4.^a—Para las reuniones especiales de la Junta de Directores, se convocará por el Secretario, por orden del Presidente ó á petición de 5 Directores, con dos días de anticipación; ya sea por escrito ó por la prensa, entregando las convocatorias personalmente ó enviándolas por correo á cada Director con su última dirección conocida.

Sección 5.^a—La mayoría del número de Directores, formará quorum en cualquier reunión que trate de negocios de la Compañía.

Sección 6.^a—La reunión de la Junta de Directores tendrá lugar inmediatamente después de la reunión anual de los Tenedores de acciones, con el objeto de elegir los empleados de la Compañía, de conformidad con los Estatutos, para el año siguiente.—Fijará los sueldos de dichos empleados y podrá cambiar su remuneración, según convenga. Tiene también el poder de establecer otros empleados subalternos cuando juzgue conveniente, señalar sus obligaciones y sus sueldos y el tiempo que deben durar en sus destinos, con tal que éste no exceda de 5 años.—Exigirá al Tesorero ó á cualquier otro empleado de la Compañía que deba manejar fondos, una garantía á satisfacción de la Junta, para responder por cualquier cargo que resultare en el desempeño de su destino.

ARTICULO IV

EMPLEADOS

Sección 1.^a—Los empleados de la Compañía, son: un Presidente y un Tesorero, ambos

elegidos por los miembros de la Junta de Directores, y un Secretario que no será Director.—Serán elegidos anualmente por votación secreta y por la mayoría de votos de la Junta de Directores, en la primera reunión inmediatamente después de la reunión anual de los Tenedores de acciones, y ejercerán sus funciones por un año, ó hasta que sus sucesores sean elegidos y calificados.

Sección 2.^a—Un empleado puede ser cambiado en cualquier reunión de la Junta de Directores, por el voto de las dos terceras partes de sus miembros.—La vacante de un empleado se llenará por la mayoría de votos de la Junta, en cualquier reunión.

Sección 3.^a—El Presidente tendrá la administración general y supervigilancia de los negocios de la Compañía.—Presidirá, estando presente, todas las reuniones de los Tenedores de acciones y de los Directores y podrá, con el consentimiento de la Junta ó el Comité ejecutivo, nombrar los empleados subalternos necesarios para las transacciones y negocios de la Compañía.

Sección 4.^a—El Secretario tendrá á su cargo las actas de las reuniones de los Tenedores de acciones y de los Directores. Llevará el libro de Registro de la Compañía, exceptuando los libros de Acciones y de Transferencias, dará cuenta á todos los Directores del tiempo y lugar de las reuniones de los Tenedores de acciones y de la Junta, y notificará á estos Tenedores las acciones que aparezcan como tales en los libros de la Compañía, para las reuniones anuales ó especiales de la Sociedad; de conformidad con lo prescrito en estos Estatutos.—Tendrá á su cargo el cuidado del sello de la Sociedad y lo pondrá en todos los instrumentos que estén

autorizados por la Junta de Directores ó el Comité ejecutivo.

Sección 5.^a—El Tesorero tendrá á su cargo el cuidado y manejo de los fondos pertenecientes á la Compañía y todo lo que se refiere á sus finanzas, sujeto á la fiscalización de la Junta de Directores.—Tendrá verdaderos y exactos documentos que comprueben el gasto de fondos; llevará libros de cuentas, en los cuales consten las entradas y salidas de dinero y recibirá las cuentas de todas las personas que manejen fondos de la Compañía.—En cada reunión de la Junta de Directores, presentará un estado del activo y pasivo de la Compañía; y cuando lo solicitare la Junta, dará una exacta y verdadera cuenta de las transacciones financieras de la Compañía. Firmará y endosará todos los cheques, letras y otros instrumentos para los pagos de dinero que haga la Compañía, ó que pague por su orden.—Refrendará todos los certificados de las acciones. La Junta de Directores, puede, cuando lo tenga por conveniente, nombrar uno ó más ayudantes del Tesorero y delegar á él ó á ellos algunas de las obligaciones del Tesorero.

ARTICULO V

COMITÉ EJECUTIVO

Sección 1.^a—Habrá un Comité ejecutivo, el que constará del Presidente, el que también lo es del Comité y de 4 Directores nombrados por el Presidente, con consentimiento de la Junta.—El Comité fijará sus reuniones cuando lo crea conveniente y las convocará de acuerdo con el Presidente, para negocios determinados.

1913

Enrique O. Huerta

MONC

BIBLIOTECA NACIONAL	
CALIFICACION	17
	7
Quito-Ecuador	

EL FERROCARRIL DEL SUR

— el —

DISCURSOS

de *Dn. Abelardo Moncayo*

ANTE EL SENADO DE 1903

QUITO.—Ecuador.—Imprenta Municipal.

Comprado al Sr. Antonio Rivas de...
el 25 de Julio de 1912

DOS PALABRAS.



El primer discurso de los que doy á luz es prueba palmaria de la imparcialidad, alteza de miras y rectitud con que aguardaba yo se había de tratar asunto de tanta importancia— el negociado del ferrocarril—entre personas ilustradas y revestidas en cierto modo del carácter judicial. Pero con admiración y sorpresa, acaba de presenciarse nuestra sociedad el célebre escándalo parlamentario, preparado por unos pocos y sin otro resultado en definitiva que ponernos á la vista el tenebroso y repugnante abismo á donde irremediamente conducen pasiones desapoderadas. Un mar de hucca palabrería, pero sin una idea clara que ese mar iluminase, he ahí lo que con asombro y fastidio tuvieron que contemplar largas horas quienes justamente ansiaban que de aquella discensión brotase siquiera una verdad.

Nunca ni para nadie ha sido misterio la liberalidad; el lujo de liberalidad con que el Jefe de la administración pasada procuró que el ferrocarril del sur no quedase en mero proyecto; y si hay cuatro en el Ecuador que de buena fé se imaginan que hayan venido á trabajarlo los empresarios, como simples *sobrestantes* y *sin sueldo*, hasta vergüenza sería que hubiese cinco de esa calaña, siquiera entre estos se cuenten hombres que están en la obligación de no parecer mentecatos. Que dicha liberalidad no había de ser de palabra ni de estériles buenos deseos; que para la iniciación especialmente de obra de ta-

maña magnitud como el ferrocarril, y para los primeros esfuerzos en la realización era imperiosa, ineludible aquella liberalidad, cosas son tan obvias que sólo para los necios ó los de mala fé han menester demostración. Y que no se vinieron los yankees únicamente por la dicha de conocernos, diciéndolo están terminantemente los contratos que se empeñan en no querer entenderlos precisamente quienes los forjaron. ¿Y son estas dos verdades de á puño lo que quiso ostentar, como una monstruosidad del infierno, cierta *camarilla*? Bah! para sacarse el clavo de las famosas *cartas aquéllas*, que tanto conoce el público, valga la verdad, la mano y la fortuna han sido pésimamente elegidas.

Con la certidumbre de que honrada serenidad cuando menos presidiría en el Senado, mi primer discurso, como lo vereis, no tiene sino al convencimiento. El segundo sí es ya de combate, pero provocado y por la ineludible necesidad de poner las cosas en su punto. Alguien quizá los tache de contradictorios: no tal! el ferrocarril no es caro; el contrato no es ruinoso para la República, no su *suicidio*: hé ahí lo que en el primero siento y queda probado. Pero en sus detalles, en la especificación de los deberes de los empresarios y de la naturaleza de la obra, apenas se hallará contrato más incompleto y deforme, hé ahí lo que necesariamente debía probar en la segunda de mis alocuciones.—Y siendo como es materia de tanta importancia la que nos ocupa, á cada rato me propongo volver á ella para que nada quede oscuro ni por dilucidarse.

A. Moncayo.

Setiembre 23 de 1903.

EL FERROCARRIL DEL SUR

DISCURSO

de Dn. Abelardo Moncayo

ANTE EL SENADO DE 1903.

Señor Presidente:

NADA más detestable que lo difuso; y ocasiones hay, sin embargo, en que la prolijidad misma se impone como necesaria, siempre que justicia y verdad sean nuestro objetivo. Por otra parte, en esta atmósfera densísima creada por la conflagración de pasiones ciegas y desaforadas contra el Ferrocarril del Sur ¿habíamos de andarnos con floreos retóricos, cuando luz y luz es el grito unánime de cuantos apetecen juzgar de la obra con imparcialidad y elevada serenidad?

Para principiar, forzoso me es aserceraros que la fecha he cerrado absolutamente los oídos á la voz de nuestro periodismo, sumido ahora, por lo general, en deplorable decadencia: en él no hallamos por lo regular ni instrucción ni entretenimiento, menos deleite; cómo pues preferirlo al libro? Obcecado además en ese como libertinaje de la diatriba y la calumnia, quien en algo se estima no puede menos de verle con absoluto desprecio. La víctima de los infamantes denuestos allí campeantes ¿ha de ser condenada también á combatir en el mismo terreno y con fango y cieno por armas? y pues ¿quiénes en definitiva los que alcanzan á ser columbrados al travez del ruin anónimo ó del asqueroso pasquín? ¡Y con ellos, con ellos el combate en la cloaca!

Mientras pues no impere en la prensa la libertad verdadera, esa libertad sagrada del pensamiento y del sentimiento tendientes á la ilustración y mejoramiento de los lectores; libertad por la que tanto hemos bregado y que al fin con tanto sacrificio la conquistámos, dejemos pasar con desprecio este espeso turbión de la ignorancia y la malicia, todo él basura y estiércol.

Y aun en discusiones de tanta mouta, como aquellas en que se trata del bienestar, de la honra, de la vida misma de la Patria, será exclusivamente de los *garroteros de la prensa la última palabra?* No vivimos por fortuna entre Hotentotes, y algún tribunal ha de haber á la postre entre nosotros, donde dejadas afuera pasiones mezquinas, resuene tan solo la voz de la verdad y se rinda homenaje purísimo á la justicia. Servidor, además, de la Nación en una Secretaría de Estado, á Ella y solamente á Ella, representada en el Cuerpo más augusto de la República, debo explicaciones: bástele mi desprecio á la canalla.

ENTRE los asuntos concernientes al engrandecimiento y la vida misma de la Patria, ocupa lugar preferente, sin disputa, el Ferrocarril del Sur: ¿por qué tanta confusión de ideas, tanta exajeración de cálculos, lujo tan original de palabrería hueca, tanta batahola, en fin, que ya es imposible entendernos? Nada más que por haber hecho este asunto esencialmente personal, dándole á la fuerza ó por malicia colorido político. Suprimid, olvidad por un momento ese nombre que involuntariamente os cosquillea la lengua al decir Ferrocarril del Sur, y qué calma en vuestras concepciones, qué equidad en vuestros juicios y enánta facilidad para las resoluciones que en este asunto deben tomarse! Qué queréis! el fenómeno es naturalísimo: los odios profundos así como las adhesiones incondicionales cosas son que no imprimen los de carácter vulgar, que no alizan las medianías. Y no es de hombres vulgares ni de medianías emprender y coronar obras de necesidad inaplazable, de conveniencia y utilidad palmarias, pero para cuya realización es absolutamente forzoso algo más que buena voluntad. Lógico, pues, y muy excusable el odio invencible contra aquel que, como arrastrando él solo la locomotora, la ha puesto en nuestra altiplanicie: esfuerzos de esa naturaleza son por lo regular los anatematizados del vulgo.

“Pero cómo! la obra es exclusivamente nacional, obra íntegramente del pueblo ecuatoriano; por qué, pues, este anatema, este *odio sagrado* á su impulsador? de él ni nos acordamos” Id anotando simplemente tanta contradicción; y conste como primera, la expuesta.

Que la realización del Ferrocarril, como medio seguro de consolidar las instituciones liberales en la República y dar á su progreso un empuje hereúlico

fué la idea primordial y el ahineo supremo de los hombres del 95, diciéndolo están los trabajos emprendidos y con tanto tesón, á raíz misma de Galazo por Mr. Möller. Y evidencian á la par dichos trabajos: 1º Las tentativas, los ensayos, digamos, de ver si la obra podía efectuarse por cuenta propia, con sólo los recursos de la Nación: tócale á Don Lizardo García la palabra acerca del costo y del resultado de esos estudios; y 2º Evidencian la aparición casual, en el 97 de los empresarios que la van realizando. ¿Dónde, pues, los planes preconcebidos, el convenio previo, la *societad unánima, en comandita* ó como queráis!

Viene entonces la celebración del contrato: ¿con el Jefe Supremo, con el Dictador, por ventura, ó con su Gobierno? No, señores, como lo sabéis; es la Convención Nacional la que lo discute, modifica y celebra; ella la que convencida de la imposibilidad de tener en el acto Ferrocarril con *nuestras propios fondos, ó mediante únicamente la protección divina*; acepta con estipulaciones mas ó menos onerosas el capital extranjero y el empuje sin igual de aquellos para quienes, en su lucha con la naturaleza, no existe lo imposible, menos lo insuperable.

Pero se dirá: "adieta lealmente la mencionada Convención al Caudillo del 95, fué la voluntad de éste y no la nacional la vencedora"; pues prescindamos de ella. Surge el Congreso del 98, célebre hibridación de todo partido descontento y cuna innegable de la campaña que espiró en las faldas del Chimborazo. Truena dicha Legislatura especialmente contra el contrato Harman: lo desmenuza, lo tritura, lo aniquila; pero entrando á la postre en razón, lo modifica y reforma de la manera, á su entender, más ventajosa á los intereses patrios. Y con un Fiscal de esa talla ¿todavía el Caudillo del 95, tan ahoforeado en el 98, todavía él el alma única del

negociado y el único responsable de la ruina de la Nación?

Ruinal..... pero veagan primeramente las objeciones de menor entidad, las de la ignorancia ó de reumatada mala fe. "Inútil, dispendioso, verdaderamente absurdo un Ferrocarril entre las dos grandes capitales del Ecuador y en secciones que poco ó nada producen." Si á escritorzuelos de tres al cuarto tuviera de contestar, aquí las perogrulladas del comercio, la industria, la agricultura y de todas las manifestaciones de la vida social, multiplicadas, centuplicadas por la comodidad y facilidad de la locomoción; aquí el mero recuerdo de lo que fué y lo que es ahora la llanura de Balsapamba á Babahoyo, nada mas que con un camino de herradura, así como la otra de Durán á Chimbo desde que la vivifica el Ferrocarril; aquí los cuadros comparativos entre lo que fué y lo que es ahora nuestro planeta con el vapor y la electricidad; aquí..... pero hablaros á vosotros, señores, de la necesidad y utilidad de ferrocarriles en una Nación algo civilizada es simplemente un insulto á la misma civilización, una bofetada al mero buen sentido. Lo sorprendente, lo doloroso para nosotros es que, en la realización de ese sueño, hayamos sido los últimos entre los hijos del Siglo XIX. Guayaquil, la llave suprema de la República, Quito su Capital, ciudades entrañadas no indignas de la época que tocamos; y mejores que un Ferrocarril la *mula* y el *burrillo*, para la rápida y cómoda comunicación entre ellas! En la escuela del famoso Consejero de Estado del año 32, no nos asombren tales distates; carecen acaso de representantes idóneos también el absurdo y el ciego furor político! Pero qué gente *que parece gente* se espaciará también en consideraciones de ese género, por fugida compasión al dueño de ese burro y de esa mulita, sin tomar en cuenta el progreso forzoso á

que nos obliga la evolución del trabajo..... ofenderos sería insistir en este capítulo; pasemos á otro.

Pero "mediante la protección Divina, poco á poco y con nuestros propios recursos, bajo la dirección é inspección inmediata del Gobierno, ¿no era más acertado llevar á cabo esa obra exactamente como ella comenzó?" Conste antes que todo la falsedad de la aserción; con el interés del 12% en cuenta corriente y acumulativa, con comisión no insignificante y otras gangas para el Banco del Ecuador, obtuvo de éste García Moreno las primeras sumas; y claro que pignorando *el porvenir*: tanto es así que en el 95 no estuvo aún saldada esa cuenta. Y por lo mismo que aquél estaba penetrado de lo grandioso de la obra, cuánto apeteció, cuánto hizo por atraer capital extranjero para ella; pero como el Crédito Nacional se hallaba entonces..... á qué una palabra más de tan sabida historia!

Pero tocante "á la protección Divina y á los propios recursos", otra debemos á la casualidad, demasiado gráfica y por demás elocuente: refiérome á la historia de nuestro Ferrocarril publicada por Dn. Luis Cordero en los números correspondientes al 1º y 2 de Agosto de "El Telégrafo", y que con marcada intención, sin duda, me la remitieron en paquete especial. Visto ese nombre, tan campanillado en nuestra historia literaria y política—"vamos, me dijo, no serán estos ya los adfesosios y chocheces del Sr. Elizalde Vera: algo habrá aquí de provecho y algo brillarán verdad y justicia: leamos". Y en efecto, justicia y verdad en su punto; si bien al ilustre poeta bale acacéido lo que á la burra de Balaam: empuñó su laureada pluma para maldecir, é impen-sada, é involuntaria, é inconscientemente todo su escrito es algo así como la repetición de su famoso poema, "APLAUSOS Y QUEJAS": *Aplausos* á los que, si bien poco ó nada hicieron por el Ferrocarril,

tuvieron sin embargo para ello *muy buena voluntad*; y *Quejas* porque, en la inauguración del Ferrocarril en Guano, de todos se hubieran acordado los oradores, *menos del escritor de esas líneas, de la historia á que nos referimos*. Borrero, con sus buenas intenciones; Veintimilla, aunque, *canalla*, con su acción flemática pero constante; Caramaño, con sus aviesas travesuras; Flores, con un ahínco digno de la causa que tan á pechos quiso tomar; Cordero, con su infecunda, con su estéril y angustiosa timidez, incapaz de hacer ni hallar otra cosa que consonantes; allí están, decimos, *gráficamente pintados, con relación al Ferrocarril, todos los predecesores de Alfaro*. Allí la *protección Divina* en forma de un Kelly, de una Compañía de Obras Públicas, de un Conde d'Oksza, de un Schaugnoseky, de un d'Auray, etc. Allí se ven nuestros recursos propios en las rentas de la sal, convertidas como ésta en agua; en los 9.000.000 de francos, tan miserablemente estafados y al instante evaporados; en el espanto de un Sarasti al convencerse de que un Ferrocarril es improductivo; en el gozo de un Icaza al hallar como saldo en favor de esa obra \$ 296.78 mensuales; y en el delirio de un G. Sánchez al descubrir que, compuesta la vía de Pallatanga, acabada *alguna vez* la vía férrea de Durán al Puente de Chimbo y atraído para allá el tráfico, el Ferrocarril produciría millones *para su construcción (!)*. Allí, en la historia de Dn. Luis, la "protección Divina y nuestros propios recursos", aparecen brillantes en el afán, en las agonías, en los pujos de nuestros Presidentes por conseguir que, en Europa y los Estados Unidos, busquen nuestros Cónsules capitales, y se ingenien Ingenieros, y hallen ricos que de suyo vengan á colocarse en nuestras montañas, "con la venia eso sí y ante todo de nuestros Congresos". Allí se palpan "nuestros recursos y la protección Divina" en redondear y aci-

calar y filigranar las frases académicas de los Mensajes y Memorias; y en el afán de continuar un largo, dispendioso e inútil litigio, para quedar á la postre como se comenzó; allí, en una palabra, en toda su desnudez y completamente descarnadas la ineficacia, la mezquindad, la burla con que por largo tiempo se procuró gestionar negocio de tanta entidad, al compás de esta célebre música la "protección Divina y nuestros propios recursos". Leed os recomiendo esa pieza, y vereis que en verdad, como el dueño de la burra de Balaam, quien principia empuqueñeciendo y cubriendo de fango al que ha tomado como *coco*, termina abriantándolo implícitamente y enalteciéndolo hasta las nubes.

¡"Con nuestros propios recursos y bajo la dirección inmediata del Gobierno"! Ha cosa de tres siglos que el camino al Pailón está en el ánimo de todo ecuatoriano; ha más de cuarenta años que se comenzó la carretera de Cuenca á Naraujal; ha más de treinta años que se dió el primer barretazo en el camino para Bahía; ha más de veinte años que se trazó y principió la carretera para el Norte; ha más de una eternidad que Guayaquil se desespera por su canalización, y también Quito por su canalización y por agua potable; ¿y cuándo, cuándo ni en dónde una sola obra de algún aliento coronada con nuestros propios recursos, ni eficaz ni económicamente sostenida bajo la inspección inmediata de nuestros Gobiernos? Hasta Sibambe casi logró llevar su carretera García Moreno; y viéronla sus devotos sucesores con tanta indolencia que, desde Ambato sobre todo para adelante, han tenido que rehacerla los radicales.—Ahí tenéis palmaria la "protección Divina con el conservatismo y la innegable eficacia y virtud de nuestros propios recursos."

"Pero, doce millones y pico, vive Dios! y de dollars, nada menos, por esa nonada, por ese dispa-

rate de Ferrocarril. ¿cuo es la ruina manifiesta de la República, *el hundimiento de ella en caos inextricable* (frase de Cordero) y hasta *la pérdida misma de su autonomía* (frase de Elizalde Vera)?"

Yo entiendo, señores, que aun dada la mayor ligereza imaginable en sus procedimientos á los Convencionales del 97, nadie osará negar madurez suma y hasta refinada prevención á la mayoría de los Congressistas del 98; guerra á muerte al Gobierno, pero primero al Ferrocarril, fué su consigna. En números, cuando nada, y en asuntos financieros, figuraban en dicha mayoría hombres eminentes; y si no me es infiel la memoria, el principal de ellos presidió la Comisión encargada de modificar debidamente el contrato, cuando rendido el empresario á discreción, se obtuvo de él cuanto se quiso. ¿Cómo explicar, pues, la falta de reforma en punto de tanta trascendencia, quizá el más esencial? ¿También en ignorancia y ligereza los nivelais con los Convencionales que tanto combatís? ¿Por qué no siquiera alguna tentativa de *reyateo*, de *rebaja* en el precio? Simple y llanamente porque supieron lo que hacían; porque, aun prescindiendo del valor kilométrico de una vía férrea en países similares al nuestro, los Convencionales y los Congressistas del 98 tenían en nuestra propia historia puntos de comparación clarísimos para sus procedimientos; y no eran ellos para presentarse otra vez, á lo Don Camilo Ponce, con su Mr. Lapparent á cuestras y sus donosas jereniadas sobre la suerte de Chile, la Argentina y Francia.

El Padre Menten, Director de Obras Públicas, el año 92, comisionado por el Gobierno para estudiar el precio kilométrico de nuestro Ferrocarril, basándose en el Informe y los presupuestos de la Comisión Norte Americana, que vino á estudiar nuestra zona para el Ferrocarril Continental; el Padre Menten, desuado de todo interés y preocupación po so-

nal y ateniéndose únicamente á los cálculos y conocimientos científicos de sabios como los mencionados, después de manifestar que, "no hay comparación entre la alti-planicie estudiada por ellos y la subida de Chimbo á Sibambe"; y sin tomar en cuenta ciertos gastos, que si bien indispensables pudieran juzgarse accesorios, fija el valor kilométrico de nuestro Ferrocarril en 45.000 dollars oro, lo que da 75.000 por milla. ¿Y por cuál de nuestras millas, desde Durán á Quito, paga el Ecuador semejante suma á los Empresarios? Os ruego la lectura y seria meditación de ese documento. (A)

Pero hay otro todavía, si no de más importancia científica, en extremo terminante en sus conclusiones: el contrato con el Conde d'Oksza, elevado á la categoría de ley por la Legislatura de 1890, conservadora en su mayoría y altamente ilustrada, y con una minoría liberal no menos ilustrada, y afanosas ambas por darnos Ferrocarril. ¿Cuáles las condiciones esenciales de ese contrato, relativamente al precio kilométrico? Diez millones de sucres por la prolongación del ferrocarril de Chimbo á Riobamba, nada mas que hasta Riobamba, y con el interés del 7% invariablemente por cincuenta años, esto es \$1. 700.000 ni mas ni menos anuales durante todo ese lapso de tiempo: multiplicad y no os asustéis con la bicoca que no asustó á los Legisladores del 90. También el 7% exactamente paga la Nación á la actual Empresa, pero sólo por 33 años; y con esta enorme diferencia: como el uno por ciento es para la amortización del capital, una vez concluida la obra, también anual y proporcionalmente irán rebajando los intereses, siendo en realidad y relativamente una bagatela lo que se pagará en los últimos años de los únicos treinta y tres á que estamos obligados. Lo aseveramos, sin temor de equivocación, no llegará á 900.000 dollars, en el año en que más pague

el país por su ferrocarril, y eso llegado á Quito. A suma casi igual se comprometió el Ecuador y eso cuando apenas sus rentas se acercaban á cuatro millones, y ahora que pasan de diez es inminente su ruina!

Es cierto que, según el contrato d'Oksza, luego que su ferrocarril hubiese producido en la explotación algo más del 10%, hubiera quedado el Ecuador relevado de pagar, ó al menos proporcionalmente, los \$p. 700.000 anuales por amortización é intereses. Pero condición exactamente idéntica figura en el contrato Harinai; con esta ventaja de ser más seguro y más cuantioso que entonces el rendimiento que se espera. Regláméntese bien negociado de tanta monta, aclárese con exactitud matemática lo relativo á gastos de explotación y lo que debe considerarse como ganancia líquida, y á fe que desde este mismo año, el ferrocarril iría pagando su costo.

“Allá por los años de 1846 y 47 la población de los centros más importantes de Chile, es decir, Santiago y Valparaíso, apenas ascendía á 100.000 almas”.

“Sus rentas aduaneras en 1849 llegaban sólo á \$p. 2.300.000 y su crédito, estaba por los suelos, á consecuencia de haberse suspendido el pago de los dividendos de la deuda externa desde 1826 hasta 1842”.

“En este estado, se resolvió reemplazar la excelente carretera, que partiendo de Valparaíso terminaba en Santiago, con la actual línea férrea que atravesaba por un *desierto* únicamente interrumpido, por las pequeñas poblaciones de Quillota y Idallay, habiéndose debido escavar para ello 900.000 yardas cúbicas de roca y construirse 2700 pies de túnel”.

“Al cabo de once años de ímprobo trabajo, la obra llegó á su término, después de haber sufrido serios contratiempos, de los cuales *la salvaron con denuevo el Congreso y Poder Ejecutivo*, llevando, si

nos es permitida la expresión, sobre sus titánicos hombros el ferrocarril, desde el nivel del mar hasta la altura de 2.400 pies. (El nuestro de 3.000 metros)".

“¿Cuáles los resultados de esa empresa? Ante el Poder Legislativo de 1873, el Ministro respectivo se expresó de esta manera: “Estos datos darán á U.S. una idea de la situación actual de la importante empresa que administro: en el año 1850 el notable ingeniero Mr. Campbell, calculaba que el tráfico entre Santiago y Valparaíso era, en esa época, de 50.000 pasajeros y 90.000 toneladas de carga. Este cálculo se consideró entonces exagerado, y U.S. ve que en 1871 se han movilizado más de 608.000 pasajeros y más de 340.000 toneladas de carga. En una palabra nuestro Ferrocarril, antes de cumplir los primeros diez años de explotación, moviliza lo que debía movilizar 30 años después, según los cálculos formados, al iniciar los trabajos”. (1) Tales son los prodigios del vapor, de esos ferrocarriles, convertidos hoy en condición esencial de existencia social y económica y de los cuales solo pueden prescindir los pueblos que voluntariamente se condenan al aniquilamiento.

Y es nuestro ferrocarril únicamente el que nada producirá jamás? ¿Y siéntase tal dislate, cuando desde sus comienzos se palpó todo lo contrario? En Quito, ninguna empresa quizá más pingüe que la de raras y diligencias á Guanoche; en Guayaquil la de los carritos urbanos; en todas partes las de los simples coches de paseo; si el transporte, en fin, aun en la forma más cómoda y perfeccionada es para pérdida ¿cómo explicarnos el simple arriaje, sostenido sin interrupción y con tanto afán por el mero esfuer-

(1) Cita del General Dn. Francisco J. Salazar en su opúsculo “Hosannas y lamentaciones”.

zo privado? Vergonzoso es, lo confieso, insistir en reflexiones tan obvias; pero me habeis de excusar lo dicho ya que entre las estulticias de los que charlan sin saber lo que dicen, una de las más desvergonzadas es sentar que nuestro Ferrocarril jamás rendirá utilidad pecuniaria.

Pero en el capítulo que nos ocupa, no faltará quien al momento me objete: "los cálculos del Padre Menten son en realidad en dollars, oro americano; mas en las estipulaciones con el Conde d'Oksza, todas se refieren á nuestros sueros; y qué diferencia entonces tan notable en la comparación?"

Allá voy, porque mis cuentas no son alegres, porque mis cuentas no son las de una buena fe *sui-generis* que, incubada por la decrepitud é instigada por una obsesión delirante, ha degenerado en profunda depravación; porque mis cuentas, en fin, no son las de una perfidia rayana en brutal y salvaje, como todas las que últimamente han hecho gala de una aritmética tan precisa como la que pueden fraguar odios políticos.

Diez millones *sucres* debíamos pagar por el ferrocarril de Chimbo á Riobamba, mejor dicho 700.000 sueros anuales por medio siglo. En esta proporción, imposible materialmente que, para prolongarlo de Riobamba á Quito, no nos hubieran exigido cuatro millones más, ó sean los intereses de acrimiento sobre esta suma, por el mismo lapso de tiempo.

En segundo lugar, el ferrocarril á que se obligaban era el angosto, el de montaña, casi el de Deauville; y es harto sabido que el valor kilométrico de estas vías es, cuando nada, la tercera parte menos de las anchas, de las permanentes, de las de primera clase. Luego á los 14.000.000 anteriores agréguese la tercera de esta misma cantidad ó sean otros cuatro millones con un enorme pico.

Tercero. El cambio en 1890, fluctuaba apenas y á lo más entre el 30 al 40^o/₁₀₀: ahora y eso merced al talón de oro, que también nos enrostráis como crimen, el cambio es de ciento por ciento: legal y prácticamente nuestro sucre no vale más de cincuenta centavos. Pero demos que hubiésemos pagado hasta hoy con el tipo fijo que se estipuló, el 25^o/₁₀₀: habría por tanto que añadir á las sumas anteriores la cuarta parte más, por lo menos, de la total.

Y cuarto. Me tacharíais de exagerado si digo que de esa época para acá, ha duplicado por lo menos, si no triplicado, el valor de todo lo necesario para la vida? Por alimento, habitación y vestido; por materiales, jornales y sueldos de empleados; en transacciones comerciales, industriales y agrícolas ¿pagamos hoy lo mismo que en la época de García Moreno, que en la de don Antonio Flores? ¿Y para nada hemos de tomar en cuenta factor tan incontrastable como el que resulta del progreso de los tiempos y de las manifestaciones de la vida más exuberante de una Nación? Luego, sea cual fuere el aspecto en que se los compare, más beneficioso, más barato para el país es el contrato Harman que el huero, que el aprobado por la Legislatura de 1890. *Huero?* si, porque no pudo realizarse, no por falta del Ecuador, sino porque en aquél no se perseguía más que el reintegro de los doce famosos millones; y porque el empresario no pudo consignar como garantía apenas \$p. 400.000. Sí, ni ese ni otro contrato alguno de los mil y mil proyectados en medio siglo ha podido perfeccionarse, ya por falta de seriedad y recursos en los proponentes, ya por la justísima suspicacia y temor, en el país, debidos á tan frecuentes desengaños, yá en fin por falta de hombres suficientemente robustos, de un individuo que, constituyéndose víctima de toda infamia—única moneda con que en todo tiempo ha de pagar la ingra-

titud un beneficio—cerrara á todo los ojos y se dijera “pues se ha de hacer”.

Y hecha está, en efecto, la obra en la parte más costosa y difícil: lo que para rematarla resta, puede-se decir que es juego de niños; y en todo el tiempo transcurrido, esto es, en más de cuatro años, ha erogado la Nación cosa de tres y medio millones de su-cres, algo menos de un millón por año; y en los su-cesivos es el mismo ferrocarril indudablemente el que rendirá gran parte de lo que debe pagarse. ¿Dónde, pues, la *ruina de la Nación, la pérdida de su auto-nomía!* ¿Por qué esta confusión de los aullidos del furor político con el acerto sereno de la verdad; por qué esta demencia de atribuir al ferrocarril aun las crisis naturalísimas de la industria y el comercio, y hasta las *pestes* que nos sobrevienen ó nos amenazan?

Entretenidos misterios de la casualidad! quién hubiera podido prever que las reflexiones, los estu-dios y cálculos numéricos de un P. Menten, de mi general Francisco J. Salazar, los del intachable D. Clemente Ballén, del Dr. Agustín Yerovi y Dr. Jo-sé M. Borja, los de D. Manuel Sarasti y los Redac-tores de “El Globo”, “La Nación”, etc., habían de realzar, poniendo la verdad en su punto, la obra más atrevida y gloriosa de esa *alimaña destructora y feroz* llamada radicalismo!! Para las deducciones que hasta aquí nos han ocupado, héme basado en es-critores como los que acabais de oír; refutatdlos, pe-ro con la seguridad de que, como D. Camilo Ponce ó como éstotro decrépito encorvado más por la imbeci-lidad que por los años, quedareis triturados bajo el peso de la verdadera ciencia y el fallo inquebranta-ble de la justicia.

“Pero pagar intereses por 33 años mortales!”
Pues manos á la obra, señores patrioterros, pagad en el acto y sólo el capital: desde cuándo es culpa del acreedor la holgura para los pagos concedida al be-

neficiado? Y célebre principio económico: este novísimo, juzgar ruinoso un préstamo á largos plazos y con un interés insólito entre nosotros.—“Pero á más de los 33 años, todavía otros 42 de explotación!” Cítese una sola obra de esta naturaleza por contrato, exenta de estipulación tan forzosa; y sin hablar del ferrocarril del Istmo, del de la Oroya, etc., tráigase á la memoria el contrato aprobado con el voto del integérrimo D. Camilo, con la concesión de 99 años de explotación.—“Pero por esta vía férrea sacrificar las rentas nacionales hasta de lo porvenir!” La tal vía apenas si la estrenaremos, si la conoceremos nosotros; ella es para nuestros hijos y tataranietos, para lo porvenir; y ¿son nuestros antepasados, los Próceres de la Independencia quizá, ó nuestros conquistadores los que deben pagarla? No dejan de ser divertidas alguna vez las lágrimas del cocodrilo. ¿Y de dónde la especie, de dónde esa bestialidad de la demencia al aseverar que, aun discurrido el tiempo de la concesión, tendrá el Ecuador que desembolsar otros diez y seis millones de dollars, para entrar en posesión de su ferrocarril? ¿dónde el más ligero fundamento para invención tan peregrina? (Véase la base 7^a del contrato de 1898.)

Idénticas á las ~~objec~~puestas son las demás objeciones de los opositoristas ciegos é irreducibles en su temeridad, supuesto que el finer político hasta los embrutece. “Que la tal Compañía no existe”—gritan unos; “que está por demás ramificada” es la inculpación de otros; y de los más “que es absolutamente escasa de recursos, pobre de solemnidad”. No existe? tanto mejor; tendríamos ferrocarril sin deber á nadie. Muy ramificada y en ello qué nos va si nos viene? Y en cuanto á la recalcada pobreza, entendámonos: pobre de veras ó rica la Compañía? si rica, qué objeción; el éxito de la obra es indudable; y si pobre, mucho más digna de aplauso, mucho más

asombroso que, sin poseer nada, haya llegado á donde la vemos.

“Pero sucede por esta pobreza que sólo con nuestros fondos ha podido avanzar en la obra; y tanto que ésta apenas representa lo que de la Nación ha recibido en dinero, quedándole todavía de utilidad neta la cuarta parte”.—Hemos de descender á estas argucias, no ya de la mala fe solamente sino de rematada ignorancia? Pero qué mucho; cuando ahora hay ya quienes nos ofrecen ferrocarril de primera clase de Durán á Quito y por Sibambe sólo por cien mil libras esterlinas, nada menos que los sucesores del célebre impugnador de vías férreas en el año de 1892.

Es lo cierto que el dinero semestralmente remitido por el Ministerio de Hacienda á Glyn Milles & “de cuya honorabilidad, como afirma el Sr. Game, posee el Gobierno excelentes informes”—sirve para pagar los intereses y atender á la amortización de los Bonos emitidos por la propia casa, cuyo producto constituye los fondos con que cuenta la Compañía para hacer frente á los gastos de la obra. Y es lo cierto además que la cotización de estos Bonos, como la de todo pagaré, fluctúa según la situación de los grandes centros mercantiles, la firma que los resguarda y á veces hasta del capricho de los jugadores de Bolsa. Los entendidos en este ramo no ignoran que, por motivos muy explicables desgraciadamente, nuestros Bonos ferrocarrileros han venido bajando desde el año antepasado hasta el 47 y aun al 42^o/₁₀₀, reducido así el dollar á menos de nuestro sucre. ¡Cuánta nuestra ventura á poder obtener, en estas circunstancias, un empréstito en mejores condiciones, que disminuyendo indudablemente la deuda, nos habría además redimido del lapso de tiempo estipulado con los empresarios del ferrocarril! Pero á qué soñar en lo imposible; lo que solamente nos toca preguntar es: con los tales Bonos en nuestros bolsillos y aquí en el Ecu-

¿haríamos algo de provecho, pagaríamos un solo jornal, habría adelantado el ferrocarril un metro á la Sierra? ¿Tanta la ceguedad ó la estulticia que hemos de confundir con dinero contante meros pagarés de valor condicional y contingente?

Tocante á la historia de la Compañía que nos ocupa, como demasiado la conocéis, poco ó nada añadiré. “El Ecuador—decía D. Camilo Ponce—país pobre, despoblado, con agricultura rutinaria é incipiente, sin industrias para alimentar una corriente de tráfico, agitado incesantemente por perturbaciones políticas y abrumado con una deuda que siempre y por siempre le será como el peñón de Sísifo” imaginad si con esta pintura y nada exagerada que digamos, podría el Ecuador en los grandes mercados inspirar siquiera un poquito de confianza, para aventurar en él grandes capitales. Pero rico ó pobre, en New York ó en Jersey, con capital ó sin él, es lo cierto que ese hombre de voluntad de hierro llamado Archer Harman logró formar un Sindicato que hasta hoy ha sido el núcleo de todas las gestiones relativas al negociado del ferrocarril. Que esta asociación quedó casi disuelta ó herida por lo menos de incurable desconfianza, por la actitud que tomó la Legislatura del 98, lo confirman las publicaciones de entonces y los escandalosos litigios de algunos de los asociados, no menos que el peligro inminente de que por esa fecha misma se desvanecieran nuestras esperanzas.

Un rasgo que no debemos olvidar: sea habilidad suma en Mr. Harman, sea completa seguridad de su triunfo y consiguiente grangería, la verdad es que, en aquella crisis de la que pudo sacar inmediato provecho con reclamaciones diplomáticas, no solamente ni las mentó sino que después de más ó menos acalorados debates con algunos representantes de la Nación, convino en las reformas que se le exigían y

quedó modificado el contrato en los términos que conocéis. Este rasgo personal del carácter del empresario y ese como delirio por el ferrocarril en el entonces Presidente de la República, explican la extrema confianza de éste y su adhesión al empresario. Su Gabinete, sin embargo, y en especial quien os habla no participaban de iguales sentimientos, y era diaria y tenaz la resistencia á toda concesión exagerada, mientras no se viese debidamente garantizado el cumplimiento del contrato y algo tangibles las probabilidades del buen éxito. Recuérdese en comprobación de lo dicho, la Comisión enviada de su seno por la Legislatura de 1899, para que recorriendo los trabajos de Sibambe á Durán se cerciorase de lo aseverado por el Ministerio de Obras Públicas ó informase de lo que debía resolverse.

Propúsose luego y llevóse á efecto la favorable combinación de los intereses de la Compañía con la extinción de nuestra Deuda Externa (1); y reforzada aquélla con una respetable asociación creada en Londres, y apoyada por un millonario como Mr. Sivirigth y contando el Gobierno con las luces y probidad de Ingeniero tan notable como Mr. Patterson, temeridad habría sido ya, por meros escrúpulos en la forma, condenar al Ecuador, en materia de ferrocarril, otra vez y para siempre al suplicio de Tántalo. Hacerlo ó no: tal el nuevo "to be or not to be" del Jefe del Estado, quien á imitación del que comenzó aquella magna obra con la carretera del Sur, parece que se dijo y con voluntad más incontrastable que la del empresario mismo: "se hará, aunque sea por encima de las entrañas de los que á ella se opongan; se hará aun cuando de nuestra reputación haga trizas la calumnia". De allí la so-

(1) Para perfecta inteligencia de lo relativo á la Deuda Externa, véanse los Mensajes Especiales de 15 y 23 de Setiembre de 1899; de 15 de Setiembre de 1900 y de 27 de Agosto de 1901.

lidaridad de todo el Gabinete; ya que en o relativo al ferrocarril nada se discutía ni se resolvía sino con el conocimiento y aprobación de todos los colaboradores del Jefe del Estado; de ahí el haber imitado, sin saberlo, la Administración pasada á la de Chile en 1847, para la conclusión del ferrocarril de Valparaíso á Santiago, en eso de asumir toda responsabilidad, pero con denuedo y sin desfallecer un punto, para facilitar á la Empresa una obra que, sin este apoyo decidido, no hubiera logrado llevar á la altura en que la contemplamos. A las exigencias inconsultas, á las concesiones immoderadas, etc. no eran raras ni débiles las resistencias de la mayoría, verdad; pero cómo dejar en lo mejor lo emprendido; cómo no rendirse ante la evidencia de lo que se adelantaba? (B)

El primer ahinco, pues, del Presidente de la República fué poner en el exterior el crédito de ésta en una altura en donde no se vió jamás, ora relativamente á la antigua Deuda, ora en el servicio de la amortización é intereses de los Bonos ferrocarrileros: dígalo sino la ingente suma que dejó ya colocada en la casa de Glyn Milles Courrier &., aun para el primer semestre de 1902, esto es, aún antes de bajar del solio. Sentado así el buen nombre del Gobierno, cuánta facilidad y seguridad para lo futuro.

En cuanto á la ejecución técnica de la obra, qué otro que el siguiente podía ser nuestro criterio: dado el espacio de tiempo concedido á los empresarios para la explotación de la vía, tanto como el país, les importa á ellos consultar y poner toda la monta en la practicabilidad, la solidez y la seguridad de lo que trabajan; por llegar presto á la alti-planicie, no cabe que construyan el ferrocarril de manera que no les dure dos días, cuando la ganancia para ellos está en la duración por 75 años y con la obligación de entregarlo como nuevo al Gobierno.

En cuanto á la comunicaci3n oficial, contabilidad, libros, etc. no se habr3a formado idea algo proximada de un Ministerio, quien se figurase serle posible al que desempeña los tan recargados del Ecuador, el verificar personalmente toda operaci3n y m3s en materias ajenas en absoluto de su competencia. Para gradientes, valores c3bicos de aplanamiento 3 desmontes, curvas rentrantes 3 salientes, formas de taludes, etc. si no descansa el Ministro plenamente en la ciencia y la buena f3 de los Ingenieros, c3mo saldr3a en ese berenjenal quien ni lo entiende? De Mr. Patterson, lo repito, las referencias fueron satisfactorias; y para desconfiar de los conocimientos del Ingeniero nacional Dn. Gualberto P3rez no tuvo ocasi3n el Gobierno. El valor, por otra, de los trabajos es, no tanto por millas 3 kil3metros, sino por secciones: tanto de Dur3n á Chimbo, tanto de all3 á Guamate y tanto de este punto á Quito, divisible naturalmente en la proporci3n de las secciones. De la primera de 3stas, seg3n propia confesi3n del empresario, se esperaba la m3s ping3e utilidad; escasa de la tercera y ninguna y al contrario p3rdida considerable de la segunda.

Hablemos ya de lo que se inculpa como derroche. Despu3s del primer enorme fracaso de la v3a, ac3 de la Victoria, cuando derrumbamientos formidables y un invierno esepcionalmente riguroso vinieron á comprobar la *imposibilidad* de una v3a permanente por la cordillera que de Chimbo conduce á Sibambe, no cupo otra determinaci3n que 3 desistir de la empresa 3 empujarla con m3s vigor por el nuevo trazo que ofrec3a m3s seguridad y solidez. Pero cu3ntos quebrantos los padecidos por la Compaña en estos tanteos y cu3n innegable, por consiguiente, la necesidad imperiosa de alentarla, y no con vanas palabras en sus esfuerzos. Mas, ¿c3mo sin eludir condiciones esenciales del contrato? De

ahí las nuevas reformas por el Congreso de 1900; y de ahí cierta liberalidad administrativa que, en el fondo, no era más que un cambio de servicios. No entremos en la distinción de lo que propiamente debiera llamarse materiales de un camino como piedras, cal, sillares, cemento y todo lo indispensable para puentes, calzadas, muros de detención, etc. y lo que en realidad constituye el material fijo de esa clase de obras como rieles, remaches, durmientes, etc. de valores enteramente distintos ya por su importancia, ya por su origen: me llamaréis sofisticado.

Según el inciso 4º del Art. 2º del Contrato de 1900, hallábase obligada la Compañía á dejar depositada, en el Ministerio de Hacienda, la tercera parte de lo que mensualmente ganase en la construcción, para responder con ella, en el caso de que no resultara practicable la vía con el aumento de gradiente que en dicho año se le concedió. Si de Chimbo á Guanoate el valor del ferrocarril es muy cerca de siete millones, de dos debían pasar los que en depósito iba dejando. Pues bien, como las angustias más recias de la Compañía, relativamente á finanzas coincidiesen con el alza cada día más sorprendente del fierro y el acero, y cierta fábrica ofreciese esos materiales en excelentes condiciones, pidió y obtuvo del Jefe de Estado que, de aquella suma depositada, que era ya en cierto modo suya, se le hiciera un anticipo capaz de poder proveerse del fierro necesario hasta Quito. Lo obtuvo sí, pero con la condición expresa, constante en la respectiva comunicación oficial, de que los Presupuestos ó Estados *íntegros* de los tres meses siguientes al adelanto los había de dejar la Compañía, para responder con ellos del depósito mencionado, sin que, de esta manera, ni en los intereses padeciese detrimento la Nación. (C). Pasado el primer trimestre (Abril, Mayo y Junio de 1901) repitióse la misma operación por el subsiguiente, aun

cuando había llegado ya á nuestras playas parte no pequeña del material que se aguardaba: pero siempre con la ya mencionada condición. Sobrevino el nuevo Gobierno, y á lo que he llegado á saber, continuó—como consta en los respectivos libros—el mismo sistema, hasta que en Diciembre del propio año, en vista sin duda de lo adelantado del camino, y llevado el Gabinete del Sr. General Plaza de la liberalidad de que nos habla en su Mensaje, y palpada probablemente la necesidad de la Compañía, se desprendió de esos depósitos y aun hizo un nuevo anticipo. Después, sin duda, habrá ido reteniendo el Gobierno siquiera la tercera parte de cada Estado, en conformidad con la mencionada reforma; pero con la llegada del ferrocarril á Alausí se creyó quizá innecesaria esa retención; ó vistas las urgencias apremiantes de la Compañía, hizo un nuevo sacrificio en pro de la magna obra. Tan es así que son apenas 250 Bonos los reclamados; y el depósito, como garantía de lo ya indicado, debió ser una cantidad mucho mayor. A retener, como está dicho, trimestralmente los Presupuestos de que hablamos, llegado el ferrocarril á Guamote, no habría habido emisión de Bonos, superior ni en un céntimo, á lo que según nuestras estipulaciones estábamos obligados. Pero cuidado! esta necesaria aclaratoria no tiene sino á probar que no solamente el Gobierno del General Alfaro, mas sea el que fuere, en casos idénticos y por obra como la que nos ocupa, tiene que proceder también de manera idéntica.

RESUMEN: despréndese de lo dicho, 1º Ni una sola objeción de los oposicionistas al ferrocarril que, en buena lógica, pueda resistir al más leve soplo de la verdad; ridícula y quimérica la ruina lacrimosamente vaticinada para la Patria por la construc-

ción de esa obra que le será al contrario fuente de bienestar, positiva riqueza y asombroso progreso; y mera ceguedad política la que ha trastornado hasta el buen sentido de cuantos últimamente, al tratar de esta materia, han conseguido embrollarla con malicia. Y 2º en vista de las razones antes aducidas, el ferrocarril contratado por el Congreso de 1890 ni otro cualquiera de los proyectados, ni en valor efectivo, ni en utilidad, ni en cosa que se le parezca resisten un momento la comparación con el ya llegado á Guamate: no correrá una década sin que éste, con sus propios productos vaya devengando su valor; y por el cual hasta hoy el erario ha desembolsado solamente algo más de tres millones y medio, en cuatro años ó sea por año mucho menos de la décima parte de sus rentas. ¿Dónde la bancarrota, la quiebra del país en lo presente y lo futuro?

“Pero ha cumplido religiosamente la Compañía los deberes que con nosotros la ligan? Puédese llamar racional la administración de la actual empresa? también un voto de aplauso por las tinieblas en que nos deja su contabilidad?”—Esta ya es otra música; pero cuya la culpa? Pues llegado es precisamente el instante en que disipadas esas tinieblas y á la luz clarísima de la equidad, ocupe cada cual su puesto y ponga los puntos sobre las íes, aun por aquello mismo de que “cuenta y razón conserva amistad”; á no ser que propósitos aviesos tuerzan el criterio de una de las partes. ¿Hay razón jurídica para la resolución ó rescisión del contrato? Ninguna. ¿Ventaja en ello para la Nación, si capaz fuera ésta de prescindir de lo justo y de su propio decoro? Tampoco la vemos. ¿Condescender quizá con ciertos políticos hipócritas que, fingiendo inquebrantable amor á la economía, quieren la conclusión de la obra sí, pero siempre que de ella y mediante la *protección divina* logren apoderarse? Tan ridículo absurdo no cabe en Gobierno

como el que nos rige. Y esto absurdo y esta ridiculez subirían de punto, si con esa como parada de macho en Guamote se intentase favorecer indefinidamente alguna empresa particular de locomoción, con detrimento sin duda de los intereses nacionales y constituyéndonos tributarios de dos distintas empresas.

¿Habéis alguna vez presenciado en nuestra sierra el acarreo de uno de esos inmensos vigones, para un puente, verbigracia, facua en la cual todos los hijos de una población ponen ardorosos la mano, y bregan, y sudan y revientan todos á la par, hasta vencer con sus esfuerzos el obstáculo que por la naturaleza del trayecto parecía insalvable? Así, de todos los hijos de la Patria, hasta llegar á Guamote, hasta domar lo indomable de la Cordillera, los esfuerzos han sido comunes, á ciegas, hereñúleos; pero ha llegado el momento apetecido de reposo, nos hemos enjugado la frente y aun saboreado ya el consabido vaso de la cerveza índica; arreglemos ahora nuestras diferencias.

Liquidación inmediata, ó mejor dicho, prolijo balance de cuentas, reconocimiento mutuo del debe y haber, y orden, claridad y equidad perfectas para lo futuro en la contabilidad. Aparecen partidas de veras discutibles? Dirímanlas un árbitro amigable componedor. Carecemos de la ciencia suficiente para juzgar con acierto del ferrocarril trabajado y hacernos cargo de él, en conformidad con el contrato? Acúdase á Alemania, Inglaterra ó los Estados Unidos por un ingeniero sin tacha y que de dudas nos saque. Labor todo esto, como lo veis, solamente del Ejecutivo. No sean las autoridades subalternas de éste algo así como espías apenas: resida una en Guamote y otra en Durán; y todo lo administren y todo lo fiscalicen como funcionarios respetables de la Nación, encargados á la par de la protección de los derechos de todos y cada uno de los ecuatorianos y de los intereses pecuniarios de la obra. ¿Por qué habían de negarse los

empresarios á la ineludible armonía que, para bien mutuo, debe reinar entre el Gobierno y ellos (D); y menos aún á la Reglamentación, á una como Ley de Tráfico que, sin menoscabo de la soberanía ecuatoriana, no puede menos que expedir el Poder que la representa?—Tales son los dictados de la razón y la justicia y tales nuestros deberes, si con sinceridad respetamos el crédito y buen nombre de la Nación y nos empeñamos de veras por su bienestar, su adelanto y engrandecimiento.



SEGUNDO DISCURSO

REFUTACION

del Informe especial del Ministro
Córdova, sobre el ferrocarril
trasandino.

Señor Presidente:

EL ex-Ministro de Obras Públicas, el que tuvo la honra de servir á la Administración que pasó, ya contestará oportuna y terminantemente y en donde se le pida á cualquier hecho concreto. No voy en este momento á ocuparme en defensa de nadie: en este debate que absolutamente carece de razón de ser, tercio como Senador de la República, como representante suyo y para poner las cosas en su punto.

Muy natural que una Comisión *ad hoc* se ciña estrictamente en sus apreciaciones también á un Informe *ad hoc*; pero la ligereza con que en asunto de tanta entidad se ha procedido, bien merece la pena de que en sus principales rasgos la examinemos.

Por testimonio de personas honorables aun de este mismo recinto, por el testimonio hasta del Sr. Presidente de la República, sostengo que el "Informe del Sr. Ministro Córdova sobre el ferrocarril" estuvo redactado é iba á circular, en los últimos días de Agosto, en forma absolutamente distinta de la que tiene. La causa del cambio? No la ignorais: por un infame escamoteo y conculcando la Carta Fundamental de la República que prohíbe la violación de la correspondencia privada, vieron la luz pública unas famosas *cartas*. Calificaba una de ellas cierta comunicacion oficial de *alegato* apenas de un Teniente de Parroquia; y he ahí convertido su autor en un toro de Pedregal que, á ojos cerrados, enviste cuanto á su paso encuentra. Y es efectivamente la primera impresion de la lectura de dicho Informe para poner en delirante efervescencia el más helado patriotismo. Pero repítase la lectura con la comprobación de los Anexos que lo acompañan; y repítasela comparando aquel documento con las bases de un contrato que era imposible eludir; y con qué facilidad un criterio levantado recobra la serenidad de espíritu para asombrarse de quien en un raptó de furor se convierte en alimaña.

En un hombre de Estado, prevision y madurez hemos de suponer, cuando nada, y un alto sentido para no proceder sino en conformidad con las conveniencias de la Nación y de la elevada política que persigue; en un hombre de Estado no cabe la pasión por consejera. ¿Y qué conveniencia para la Nación ni para una alta política presentar, no siquiera en su propia luz, sino en otra absolutamente falsa, los negocios de Estado, cuando de la publicacion, que redundará en desprestigio de las empresas nacionales, ha de deducirse que el Gobierno que la hace ha incurrido en las mismas ó peores faltas que intenta censurar? Había ansia en la Nación de saber la verdad,

toda la verdad, en lo concerniente al ferrocarril; convenido: ella tenía derecho á exigirla y la aguardaba de este Congreso; también convenido. Pero el acento de la verdad no es el empleado por el Sr. Ministro de Obras Públicas, ese acento no es una explosión de dinamita, con el extemporáneo y ridículo grito: "aquí muere Sansón y todos los que no son".

Prescindiendo ahora de la pasión esencialmente partidarista, personal que informa ese documento ¿cuál su principal objetivo? Condenar á una empresa que ni ocasión ha tenido todavía de defenderse: sin oír á las dos partes contratantes, especialmente en lo relativo á las cuentas del ferrocarril, no puede el Congreso ilustrar su criterio, no puede inmiscuirse en un particular que está por comprobarse. Por las meras observaciones de un Revisor, Pedro ó Juan no son deudores del Fisco: notifíqueseles con aquellas, exíjaseles contestación, si es real el derecho de defensa; y sólo entonces será propio del Juez competente fallar en dicha forma. Hemos oído á los empresarios? cómo pues se nos exige sentencia y definitiva? Aquí no se trata de simpatías mayores por la Empresa que por el Dr. Córdova; se trata únicamente de los fueros de la justicia, del juzgamiento imparcial de un acto administrativo, en el cual resalta la impropiedad anotada.

Hay más: por nuestra Legislación positiva y por las prescripciones especiales del contrato que nos ocupa, el Poder Ejecutivo está plenamente autorizado para proceder con seguridad y firmeza en todo lo concerniente al ferrocarril del sur, sean cuales fueren las dificultades que surjan. Más que yo, más que cualquiera de nosotros lo sabe el Honorable Córdova, como *leader*, como el principal vocero que fué de los empresarios, en la Convención del 97. ¿En dónde, pues, la corrección ministerial al someter al Congreso un asunto que le es del todo extraño

y de simple incumbencia ejecutiva? ¿Qué ley vamos á discutir ó dictar porque la Empresa haya ganado el 100% en la sección de Durán á Chimbo, ó porque haya perdido el 50% en la de Chimbo á Guamote? La incorrección no puede aparoecer más evidente.

Pero no pára aquí el Sr. Ministro: ¿contribuirá á levantar el crédito del país, contribuirá á dar más prestigio á los bouos del Estado este delirante prurito de presentar la empresa en condiciones más que alarmantes, pésimas? ¿Sonarán bien en las cotizaciones de la Bolsa, estas palabras *rescisión* ó *resolución* de un contrato bilateral, sólo por las exageraciones de una de las partes contratautes, mientras la otra hasta ignora en absoluto lo que en el Palacio Legislativo acaece? Para sacudirnos de carga como la que al Ecuador agobiaba con su maldita Deuda, cuántos esfuerzos, qué altibajos hasta temerarios á veces, y cuántos sacrificios de todo género! Y cuando apenas empezaba á levantarse nuestro crédito como Nación, cuando por fin ya no se oía con horror el nombre de nuestra Patria en los grandes mercados lo sabe perfectamente el H. Ministro que unas cuantas palabras imprudentes bastaron para que nuestros bonos ferrocarrileros bajaran al 60, al 50 y aun al 42% ultimamente. El sabe muy bien los afanes de su colega el Sr. Gaime por proporcionarse un empréstito que, para el rescate del propio ferrocarril, para nuestro progreso y el definitivo arreglo de la Hacienda pública, tan á maravilla nos sentara; y sabe perfectamente la inutilidad de esas gestiones, por cuanto nuestra seriedad como Gobierno aparece todavía dudosa. ¿Y es todo un Ministro el que con su imprudencia en pedir la *resolución* de un contrato viene á remachar el clavo de nuestro descrédito? ¿él, quien, sin ventaja ni aparente nuestra, quiere reducido á papel moneda colom-

biano el dollar con tantas angustias garantizado por el Ecuador? ¿Dónde los plazos vencidos, dónde sentenciadas las infracciones del convenio para gritar *rescisión*? Es cierto que entre los *grandes Capitanes*, sólo el anciano Néstor ha sido alabado por su *prudencia*.

Más todavía? cómo nol la precipitación en acumular cargos y exigir en el acto reembolsos de cantidades adelantadas, sin sujeción á condiciones precisas. Dos Gobiernos sucesivos, inspirados en el noble deseo de ayudar á la Compañía en la realización de la obra y persuadidos de las grandes dificultades que ella tenía que vencer, la empujan con eficacia, la favorecen con abnegación. ¿Hizo mal en ello el primer Gobierno? pues, por qué no le acusó el segundo oportunamente? y más que todo, para qué continuó éste con el mismo empeño y más á ciegas quizá que el otro? Pero esperar día y hora determinados, esperar la victoria de la empresa sobre la parte más ardua de su compromiso, esperarla como en acecho para lanzarse sobre ella, no con la magestad de la Ley ni la nobleza del Magistrado, sino con un acaloramiento que me abstengo de calificar—para gritar *la bolsa ó la vida*—decidme, señores, si en este procedimiento hay la circunspección y el decoro que descáramos.

Y el Sr. Dr. Córdova, como hombre ilustrado que es, debe saber lo que en un país civilizado significa un ferrocarril; sabe el Sr. Córdova cuál el ansia del Ecuador, por más de medio siglo, por poseer esa pasmosa conquista del humano progreso; le constan á dicho doctor los inenarrables sacrificios de la Patria por conseguirla á la postre, como la ha conseguido; sabe el Dr. Córdova que lo que falta por hacer puede llamarse juego de niños en comparación de lo hecho; sabe muy bien el Dr. Córdova, y nos lo repite en toda clase de monedas, que por la obra tenemos ya

pagadas las tres cuartas partes de su valor, y que al menos para no perderlas, nada más racional que la misma abnegación hasta concluir lo comenzado. Todo esto y mucho más sabe el Dr. Córdova y sabe que todas estas consideraciones son inspiradas por el más acendrado patriotismo. . . . patriotismo, por consiguiente, que en el Informe examinado, resplandece por su total ausencia! ¿No meditó este caballero en las serias dificultades que al Gobierno y á la empresa iban á crear sus disparos contraproducentes? ¿Tanta su ceguedad que no reparó en el campo que abría á los enemigos del progreso del país y más de nuestras instituciones, para desprestigiar la obra colosal del Partido Liberal, la única positiva para consolidar sus conquistas? Pues no, señores: quiso una sonrisa de los redactores de "La Ley", quiso mostrarse muy hombre y muy capaz de formular alegatos superiores á los de un Teniente de Parroquia; y allá se disparó, sin atender á la conveniencia, propiedad, corrección, decoro ni oportunidad de ningún género, y antes permitiéndose tal lujo de imprudencia, ceguedad y anti-patriotismo que es para pasmar en un hombre de Estado.

YERRA del medio á la mitad quien se figura que una interminable luna de miel fue la que imperó entre la Administración pasada y los empresarios: luchas frecuentes y tenaces, resistencias vigorosas, y crisis á veces verdaderamente formidables se ofrecían á menudo; pero no creímos jamás que el escándalo fuese la mejor solución en asunto de suyo tan arduo y complejo como el que nos ocupa. No están el acierto y cordura de un Gobierno en atizar las violentas pasiones de la multitud, con la exposición de incidentes, quizá transitorios, en lo que es de innega-

ble trascendencia: los resultados he ahí, lo que únicamente aspira saber aun la parte sensata. Complejo dije el negociado del ferrocarril? Pues bien, ya que por todas partes mis adversarios me acosan, diré lo que por puro patriotismo hasta hoy he callado, ora por no dar armas al enemigo, ora por no descubrir nuestra vergüenza como ecuatorianos.

Apenas habrá en el mundo contrato más incompleto, abstruso y deforme que ese parto de la ignorancia de la Convención del 97, en materia de contratos ferrocarrileros. Estuve yo en ella; y por lo mismo que me fue imposible de toda imposibilidad entenderlo, ni tomé parte en la discusión, ni menos en aprobarlo, como podéis verlo en las actas. No digo á los interioranos, á los costeños mismos, tan versados en operaciones mercantiles y números, desafío á que después de leído, diez veces aunque sea, me lo expliquen con claridad. Cuando, pues, hablamos de la grandeza de nuestro ferrocarril, de su valor absoluto y relativo, del consiguiente progreso que con él, esperamos, etc., lo hacemos, viendo puramente el reverso de la medalla; pero en el anverso..... ¿quién se da cuenta cabal de ese enigma superior á los misterios más recónditos del catolicismo? Ojalá que esta confesión paladina de quien no quisiera jamás Congresos con esta mancha, sirviera á éstos de experiencia para no meterse en lo que ignoran y en lo que no tienen obligación de ostentar competencia. Pero conste que el Sr. Dr. Córdova fué entonces—como ya lo dije—uno de los leaders de los ferrocarrilistas; conste su participación eficaz en todas y cada una de las cláusulas que con la empresa nos ligan; y conste que también en el 98 su acción y tenacidad por el triunfo no fueron insignificantes.

Ahora bien ¿qué se deduce en claro de los 35 artículos constantes en el contrato de 1897? Únicamente que la empresa nos dará un ferrocarril *per-*

manente y de 1.^a clase (especificación altamente *precisa*, verdad?) por 12.280.000 y más un Stok de 5.000.000 y pico, pagaderos los primeros en 33 años al 7% de amortización é intereses; y los segundos, en 75 años y en cuenta acumulativa (!): sumas entrambas repartidas por secciones y por anexos del ferrocarril. ¿Algo concreto, algo indudablemente preciso en cuanto á los deberes de los empresarios y la naturaleza de la obra? Nada, absolutamente nada.

Tócale el turno al Congreso de 1898: después de lucha acalorada, entran en razón las partes contratantes, transijen á la postre: qué ansia de luz en ese caos, y cuántas las esperanzas de todos por un arreglo racional, equitativo, claro, cuando menos, en todas las estipulaciones con la Compañía. Fírmanse por fin las reformas, y..... nada entre dos platos. No osaría aseverar con seguridad si estamos ó no libres del Stok preferido, única garantía que á sospechar apenas se alcanza. No doy con el motivo de la subsistencia de la división de una misma suma en otros dos Stoks, el común y el de preferencia; me es absolutamente ininteligible el reparto de las utilidades y los intereses, tal como lo expresa la 10.^a base, y más incomprensible todavía, ó más vago por lo menos lo asignado á gastos de explotación, conservación, etc.

Pero ojalá que sólo en esta parte dominase tan densa oscuridad! Entre los artículos reformados, uno solo no hay que, prestándose á interpretaciones más ó menos arbitrarias, no pueda convertirse en gérmen de interminables é inútiles disputas, á no tenerse honradamente—una y otra parte—al salvador principio de “verdad sabida y buena fe guardada”. No os fatigaré con el estudio de cada uno de ellos; pero aun entré los esenciales, notad los que á la ventura me permito recordaros.

Base 1.^a “Los estudios *preliminares* y la localización se harán dentro de *nueve meses*”. Muy bien. “Y una vez aprobados se procederá á la localización *definitiva*”. Perfectamente. Pero en qué plazo, para que el Gobierno tenga perfecto derecho de exigir á la Compañía esta localización definitiva, cumplida la preliminar? ni una palabra.

La 2.^a base, reglamentaria y nada más.

La 3.^a base, que á primera vista parece la más consoladora y terminante, prescindiendo de ese incalificable absurdo de que un Ministro pueda *cerciorarse* de lo que mensualmente se trabaje á 400 kilómetros de distancia y prescindiendo de la confusión con que trata de los Ministerios, qué defectuosa es en el fondo, y qué defectuosa por necesidad: sí, necesariamente, porque su conexión es íntima con la 11.^a que dice: “El precio total estipulado por el ferrocarril no sufrirá alteración sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán á Quito”. De manera que el precio no es ya kilométrico ni por millas, sino por cantidades redondas, proporcionales á cada sección de la vía; luego, por necesidad ineludible, lógica la conclusión de la base 3.^a, que taimadamente se hace el que no entiende el Dr. Córdova. Ella dice así: “Se tomará por base del avalúo la proporción de los valores fijados á los trabajos y materiales en las cláusulas de los arts. 5.^o y 6.^o del contrato de 1897”. Y para vergüenza del Sr. Ministro, dichos artículos son los únicos que se expresan con claridad abrumadora: tanto por las *reparaciones* de la vía de Durán á Chimbo; tanto por la construcción de muelles, estaciones y diques férries; tanto por la sección de Chimbo á Guamate y de allí á Quito; y tanto por factorías, enseres, útiles, etc. De manera que no es el *valor real*, el efectivo de un objeto ó un trabajo ejecutado lo que paga la Nación, sino el nominal, digamos, el proporcional con las *sumas* estipuladas por

cada sección ó anexo del ferrocarril. A esta norma han tenido que atenerse en sus avalúos Valverde y Van Isheot, á ella Córdova y el mismo ingeniero, á ella Patterson y Moncayo. Por qué, pues, D. Gonzalo, que tanto intervino en estas estipulaciones, se presenta ahora asustadizo, trémulo, un nene, como si dijéramos, ansioso de que en una manta le envolvamos y le recostemos en una cuna? Pues, no alcanza, el pobrecito, á comprender que, en ciertas millas, el *valor real* de los trabajado representa un dollar, pero que en el *proporcional* asciende á tres y medio; así como en la milla de Shucos, verbigracia, aun cuando á la Compañía le haya costado medio millón de dollars, el Ingeniero del Gobierno no la habrá avaluado sino en 70,000 ó cosa por el estilo, ateniéndose siempre á la proporción estipulada. Llegando á este punto, escúpasenos involuntariamente la pregunta ¿brilla buena fe en estos embrollos?

Pero saltando por encima de mil y mil consideraciones, que con justicia movieron el asombro de Ingenieros como Davis, Patterson y otros, al darse por vencidos ante la oscuridad, la vaguedad y lo contradictorio del contrato, por muestra fijémosnos tan sólo en las condiciones siguientes: “Para la compra de material rodante, construcción de factorías, estaciones, corrales, enseres y útiles *que se requieran*, tal suma. Para la construcción de muelles, depósitos y diques férries, tal otra”. Pero cuántas estaciones y de qué clase? cuántos muelles, de qué material y de qué extensión? qué género de factorías y en qué condiciones? Ni una palabra: con que haya *lo que se requiera*, se acabó! y pague Ud. en proporción de lo estipulado.

Vienen los del 98, y para aclarar punto de tanta sustancia, estatayen muy honrados: “En todas las estaciones; habrá el material rodante NECESARIO (!!).

que será de lo mejor". Pero ¿en cuántas y cuántas estaciones y cuántas locomotoras debe haber en cada una de ellas; cuántos carros de 1.^a, 2.^a ó 3.^a, cuántos para la carga? Pues, *lo necesario*. Y en la rta, cuántas fragatas, cuántos vapores, lanchas, botas, etc.? Pues, *lo necesario*. ¡Lucidos! Y si yo, en nombre de la Nación, digo que no me bastan diez y me contesta la Compañía que sobra con uno? Pues, haya *lo necesario!* Os desafío á guardar perfecta corrección con tales absurdos.

Otra: "Todas las obras como estaciones, acueductos, puentes, serán *muy bien construídos*". Perfectamente. Pero de hierro ó mampostería, de madera ó adobe, de zinc ó paja las cubiertas?—"Pues, hombre, *muy bien construídos*". Pero si hasta de *chambas* fabricamos nosotros puentes y no malos.—Bah, si están *muy bien construídos*, qué hacer!—Bueno; pero el valor? lo mismo por un puente de *chambas* que por el de acero ó mampostería? "Pues, proporcional con el valor estipulado en la respectiva sección".

Ésta es la obra maestra de los congresistas del 98; ésta con la que se imaginaron haber puesto la pica en Flandes, ésta con la que creyeron haber salvado la República, modificando el contrato primitivo! Exento el pacto siquiera de contradicciones? No! El inciso 2.^o de la base 4.^a dice: "que los intereses correrán desde un mes antes del informe y avalúo previstos en la base 3.^a"; y asienta en la 7.^a que "al vencimiento de los 75 años, *contados desde la fecha en que debe estar concluido el ferrocarril*" Luego no 75 sino diez más? ¿Y pagaderos los intereses por toda la suma estipulada, desde que se inician los trabajos, para que en los 33 años quede todo religiosamente pagado—como lo pretenden los yankees—ó en conformidad con el inciso que acabo de mencionar? Respóndalo el actual Sr. Ministro de Hacienda

que tanto ha tenido que bregar en punto, como lo veis, de no pequeña monta. Pero de lo contradictorio, qué prueba mayor que la misma cláusula 3.^a: sea el de Hacienda, sea el de Obras Públicas es lo cierto que el Ministro se ha de *cerciorar* de la verdad del informe y la *exactitud* del avalúo; y el tal avalúo no ha de ser el real, sino en proporción de los valores fijados en tal cláusula. Cabe aquí sombra de *exactitud*?

Es lo cierto que con un espíritu meticoloso, con una *alma de beata*, dadas condiciones como las expuestas, imposible que nadie hubiera empujado la locomotora un metro más acá de Chimbo. Séamos francos: á más de la latitud del contrato para toda interpretación, hubo y subsiste algo superior á toda base escrita; el ánimo inquebrantable é irreductible de que ante todo y por sobre todos sea una realidad el ferrocarril, imitando en en esta ocasión y sin saberlo, al Ejecutivo Chileno de 1847, cuando contra viento y marea se propuso unir y unió, en efecto, Valparaíso á Santiago con esa vía que le ha sido fuente inagotable de riqueza y asombroso progreso. Pero me equivoco, no fue exclusivamente del Ejecutivo esa gloria; cúpole y no pequeña á la abnegación de sus Legislaturas. Si, pues, en empeño tal hemos pecado, tardó el arrepentimiento del Sr. Córdova: Alfaro y su Gabinete, lo mismo que Plaza y el suyo, al banquillo de los acusados!

Y tengo de seguro, señores, que como yo, mil veces habrá renegado el H. Córdova y mordido con furia la tal cartilla de adefesios que son para sacar á un Job de sus casillas; y preséntase ahora sin embargo, como que nada sabe, como que todo lo ignora, como que á la vista no tiene sino monstruosidades; pero no se atreve á decir que falte un solo papel, una sola aclaración, un solo número, como otro ya se atrevió á aseverarlo. Luego! os toca á vosotros deducir las consecuencias.

Una palabra solamente acerca de los anticipos: si en virtud de la modificación del Contrato por el Congreso de 1900, la 3ª parte de cada planilla mensual debió quedar depositada en el Ministerio de Hacienda, como garantía de la practicabilidad de la vía entre Chimbo y Guamote, hartamente considerable debe ser dicho depósito, supuesto que "en ninguna de sus partes está la obra debidamente entregada al Gobierno", como el mismo H. Córdova lo assevera. Pero éste afirma á la vez que ha dejado de pagar solamente 250.000 dollars y eso pertenecientes, no á la tal garantía, sino á los trabajos ejecutados en Mayo y Junio últimos. Luego de la Administración pasada únicamente los anticipos? Y los del Sr. Valverde? y los del Sr. Córdova, perentoriamente confesados por ellos mismos y con la particularidad de situar Riobamba entre Bucay y Guamote? Hubo anticipos en la Administración pasada, indudablemente, y constantes se han ostentado en todos los documentos oficiales, porque nunca ni en nada procedió á ocultar ó con misterio el Jefe de la administración pasada. Pero de esos anticipos, uno solo no hay que más ó menos no haya sido garantizado con presupuestos posteriores y cuidando de que ni en los intereses padeciese perjuicio la Nación. La situación bastante conocida de la empresa y el alínco incontenible del adelanto de la obra fueron los móviles en el Gobierno anterior para secundar los esfuerzos de aquélla; si por iguales causas no ha procedido la Administración actual, en hora buena; pero su arrepentimiento, lo repito, es demasiado tardío. Puede por lo pronto la crudeza de nuestras pasiones entenebrecer el imperio de la justicia; pero ante la posteridad, no seremos nosotros, sino quienes echen á perder la obra estúpida del Partido Liberal y la más trascendental para la Patria, los que dejarán sus nombres cubiertos de eterno oprobio.—

He terciado en este debate, repito, no en defensa de nadie, sino como representante de la Nación y únicamente por los fueros de la verdad y la justicia.



ANEXOS.

A pág. 10.

Al H. Señor Ministro de Obras Públicas.

Señor:

Acompaño á ésta la traducción de un documento remitido de Norte-América, relativo al ferrocarril interandino, obra gigantesca, de la cual muy en breve tendremos un conocimiento adecuado. Por lo pronto tenemos un resultado del examen que se hizo por dos de las Comisiones científicas enviadas con el objeto de estudiar la línea para el ferrocarril mencionado, en cuanto toca al Ecuador.

Con admirable actividad procedieron á sus penosos trabajos y hé aquí un dato más sobre valores kilométricos de ferrocarril, para añadir á la cuestión más discutida hoy día. No se trata de terreno plano sino de la meseta interandina en la cual no faltan dificultades, ciertamente, aunque muchas de ellas pudieran evitarse; pero aumentando la distancia. En todo caso no hay comparación con el terreno accidentado que se encuentra en la subida del puente de Chimbo á Sibambe; pudiera citarse una prueba. Pocos meses han bastado para un prolijo examen de Quito á Cuenca y del otro lado á Pasto; y cuatro años no han sido suficientes para dar una idea exacta sobre el valor kilométrico de la línea de Sibambe á Chimbo. Busque las razones quien se crea competente al efecto; pero sométase á cálculo el dato que nos suministra la publicación que sigue: 1. Se ve que el Ingeniero Sr. Sunk da un avalúo aproximado y el valor kilométrico resulta ser de veinte mil dollars y esto, como dice expresamente por la gradiente, mampostería y puentes (grading, masonry, and bridges). Hubiera sido superfluo añadir otros datos; pues no se

ignora que á más de estos gastos hay otros muy notables, como son los estudios preliminares y definitivos, los dármites, rieles y todo el material rodante, asimismo los de la administración, gastos que en parte son conocidos y pueden fijarse.—2. Ahora tomando en consideración sólo la parte del trabajo que menciona el Ingeniero, es decir, el valor de los veinte mil dollars que corresponden á tal trabajo, calculando el cambio actual de 49 por ciento, ó en suma redonda 50, sube el valor á treinta mil. Es preciso recordar también tiempos pasados y ver cual será el gasto para obtener un empréstito ferrocarrilero. Autorizado por el Sr. García Moreno el Ministro Sr. Antonio Flores, actual Jefe del Estado, para el empréstito con la prima de 49.25 por ciento, gestionó en este sentido, sin obtener siquiera una sola oferta.

Añadiendo por tanto, la suma redonda de 50 por ciento de empréstito, tenemos la cantidad de 45.000. Vienen además los gastos de la comisión á que se refiere el Sr. Ballón en la nota del 18 de Agosto de 1891, publicada en el Diario Oficial del 29 de Setiembre: comisiones, gastos de imprenta, timbres de bonos etc., y se tendrá un dato más para el precio kilométrico de ferrocarriles, y dato nada dudoso por provenir de autoridad competente y nada interesada en desfigurar en más ó menos el precio verdadero.

Cierto es que se trata de vía normal; pero los conocedores de la materia saben que en gradiente, mampostería y puentes, una notable diferencia puede haber sólo en la primera y la principal sería en los dármites, rieles y material rodante, de que todavía no se trata.

Es lo que puedo informar en vista de los datos que tengo á la vista.

J. B. MENTEN,
Director General de Obras Públicas.

B. pág. 20.

Más tarde se publicará este anexo; pero para comprobar que, relativamente al ferrocarril, nadie procedía sin conocimiento pleno y aprobación del Sr. General Dn. Eloy Alfaro, bastan y sobran las cartas villanamente sustraídas y publicadas por orden superior en "El Derecho".

C pág. 22.

La atención á que, si bien gran parte del material bastante y fijo ya comprado había llegado á nuestro puerto, pero aún faltaba mucho, convino el Ministerio de Obras Públicas en Mayo 1º de 1901 en dar la orden para la expedición de los bonos correspondientes á los meses de Enero, Febrero y Marzo, con la condición expresa de que "habían de quedar como *garantía* de lo que aún estaba por llegar los valores que la Empresa gaste en los meses de Abril, Mayo y Junio, de modo que una vez cancelado lo anterior se expedirán los bonos correspondientes á estos últimos meses".—Oficio de la fecha citada al Ingeniero en Jefe de la "Guayaquil and Quito Railway Company". De esta manera ni en los intereses había pérdida ni de un céntimo.—Hasta Diciembre, pues, de 1901 todo anticipo con sus respectivos intereses estaba garantizado; pero entonces, por las razones que aduce el Sr. Valverde, como Ministro de Obras Públicas en su Informe al Congreso de 1902, se entregó á la Compañía lo que iba depositando en virtud de lo estipulado (pág. 19); y no solamente esta suma, sino 200.000 dollars más, "procedente del valor del ramal á *Riobamba*, aplicado á la sección Obimbo-Guamoite", como lo afirma el Sr. Van Isbecotte, en su informe, constante entre los Anexos de Obras Públicas, en el volumen ya citado, página 27. Y en las últimas de los Anexos al Informe *Especial* del Ministro Córdova, si no con tanta claridad, aparece la confesión de los demás anticipos hechos por la Administración actual; y nada censurables, por cierto: sin ellos, habría fracasado la grande obra.

D pág. 26.

No tiene otro objeto la publicación de las dos cartas siguientes sino dar á conocer la buena voluntad en que se hallaba la Compañía por un arreglo amistoso que armonizase equitativamente sus intereses y los de la Nación. Refiriéndose á ellas, sin duda, un *alto* personaje, único que las conoce, tuvo la audacia de decir, en uno de los pasquines oficiales publicados en los días de la célebre *reconsideración vice-presidencial*, que por echar tierra sobre el asunto ferrocarril el autor de estas líneas no perdonaba ni manea-

jos ocultos y hasta desdorosos. Léaselas imparcialmente, y dígase cuyo es el desdoro si del pasquinero ó del infrascrito. Pero cúmplese á éste advertir que á Mr. Jhon Harman le conoció y le trató apenas ahora en Guamate, el 25 del último Junio; siendo puramente oficiales las relaciones que antes entre los dos mediaban:

Quito, Agosto 5 de 1903.

Mr. Jhon Harman.

Guamate.

Muy señor y amigo mío:

Conocido le es á Ud. que entre los colaboradores del Sr. General Alfaro, ninguno quizá como yo ha secundado el afán de él, con tanta decisión y constancia, por la obra del ferrocarril, por haberla juzgado la más necesaria para la consolidación de las instituciones liberales y más que todo por el progreso, bienestar y desarrollo de la riqueza pública y privada en el Ecuador. Mucho tiene que agradecer éste á los esfuerzos de la Compañía por haber venido la parte más difícil de tamaña empresa; pero ni para el país ni para la Compañía sería ella todo lo ventajoso posible, á quedar estacionaria la vía solamente en el punto á que ha llegado. La honradez de Uds. y la gloria del partido liberal estriba en continuarla tranquilamente, en llegar cuanto antes á Quito; cosa del todo imposible, si rotas las relaciones amistosas y la indispensable armonía entre las dos partes contratantes, predomina una caprichosa discordia y una mal aconsejada intransigencia.

Deploro como el que más los desacuerdos últimos entre el Gobierno y la Compañía, pero no los juzgo irremediables; y mediante el buen sentido apenas y una estricta equidad, pienso que, en un instante, todo quedaría arreglado, para provecho mutuo.

Le consta á Ud. que jamás, jamás han creado los adversarios del ferrocarril atmósfera más densa y peligrosa que en la actualidad; nunca como ahora tan descarriado el criterio público; y nunca más vivo el abineo por desprestigiar á la Compañía y presentarla á la Nación con colores más odiosos. Es indudable que tal atmósfera ha de influir, y no poco, aun en las Cámaras; y no alcanzo yo á ver el provecho que de esta tirantez de relaciones pueda redundar al país ni á la Compañía.

¿No sería más conveniente y honroso para ella que, cortando Ud. esa serie de comunicaciones, que día á día

van apareciendo más agrias, propusiera Ud. al Gobierno un arreglo definitivo de cuentas, para saber la mutua posición de las partes contratantes y extirpar así todo motivo de desacuerdo y de consiguiente escándalo?

Porque no lo dude Ud., aun reinando la mayor imparcialidad en el Congreso, dados los informes del Ministro de Obras Públicas, la resolución más favorable sería exigir la liquidación; estudiar la contabilidad y someter en conformidad con el contrato, todo punto litigioso á juicio arbitral. Y cuántos gastos entonces, cuánta dilación en los trámites judiciales, cuánta pérdida de tiempo, y más todavía cuántos perjuicios por la suspensión de la obra y el consiguiente deterioro.

Y todo esto, para qué? para llegar precisamente á lo que hoy y en un rato puede conseguirse, esto es, el reconocimiento del derecho de cada cual. ¿Es la Nación la demandora, según las cuentas que se celebren? pues pague ella y siga con claridad su cuenta corriente. Es ella la acreedora? pues rúdasele justicia, reconózcanse esos anticipos, arréglese los intereses á ellos correspondientes, y siga en adelante con mayor claridad su cuenta respectiva.

Dado este paso, qué nobleza y ventaja para la Compañía, y qué triunfo sobre los que bregan por su desprestigio é ignominia.

Por lo pronto, en concepto mío, tres puntos apenas son los vulnerables en la Compañía y que no acertaría yo á defender: 1º el estado de la vía de Alausí á Guamoic, algo menos que provisional en efecto, y cuyas malas consecuencias están palpándose á diario; 2º la negligencia y desentido de ella en no traer siquiera hasta hoy el acopio de rieles y demás materiales pagados ya y que tanto se dejan esperar; y 3º la falta de precisión y claridad en los gastos de explotación. Estos tres puntos serán los que levanten más polvareda y produzcan verdadero escándalo. Por qué no evitarlo? por qué no reconocer francamente lo debido y arreglarlo todo correctamente para lo futuro?

Le escribe un amigo, un partidario decidido de la obra y que por lo mismo tanto se interesa por el provecho de Uds. á par que por los intereses de su patria. En último caso, más se logra con una transacción aunque mala que con pleitos dispendiosos y de éxito problemático. Ruégole, pues, que dejando el carácter hosil y por demás apasionado en sus comunicaciones oficiales, ponga el oído á la voz de un patriota que otra cosa no apetece que ver restablecida la armonía entre Ud. y el Gobierno para que, con provecho mutuo, coronen cuanto antes la obra más grandiosa y vital que con tantos sacrificios ha emprendido

el Ecuador. Mis labores en el Congreso serán en este sentido; pero también Ud. ceda, ceda en todo lo justo, para atraer á la Compañía, el aprecio y el respeto de mis conciudadanos.

No he podido con los del Gobierno hablar como acabo de hacer con Ud., porque por estas mismas discusiones ferrocarrileras, se han enfriado mucho mis relaciones con ellos; pero tengo fe inquebrantable que también ellos, al momento, se prestarían á honrosas transacciones con Ud., siempre que, como en todo negocio, "verdad sabida y buena fe guardada", por lo menos, sean las bases del amistoso arreglo que me parece lo mejor y más urgente.

Es por demás repetirse que el único móvil para dirigirme ahora á Ud. no ha sido otro que trabajar por la paz y por los bien-entendidos intereses de mi país y la Compañía y por lo mismo me ha de creer Ud. sincero amigo suyo y S. S.

A. MONCAYO.

Guamote, Agosto 13 de 1903.

Sr. D. Abelardo Moncayo.

Quito,

Estimado señor Moncayo:

Anoche recibí su grata de 5 del actual; y su lectura me ha ocasionado verdadero placer. No hay cosa que más desee que la verdadera armonía con el Gobierno, tocante á asuntos ferrocarrileros, por cuanto estoy de acuerdo con usted, que es el único medio para llevar á cabo la rápida conclusión de la obra hasta Quito.

Apenas puedo expresar el dolor que he experimentado con la actitud hostil que ha tomado el Gobierno, ocasionándome esto una verdadera sorpresa, pues no sospechaba si quiera, tal medida, aún cuando recibí el Oficio N^o 31 del Ministerio de Obras Públicas, fecha Julio 17, 1903.

Dicho oficio, y los subsiguientes del mismo Ministro, me sorprendieron como podía sorprenderme una tempestad de rayos en un día despejado, y con límpido cielo.—Bajo tales circunstancias, no pude hacer otra cosa que contestar los oficios del Ministro, uno por uno, en la forma que á mi juicio convenía á los intereses de la Compañía.

Deploro que se hubiese publicado dicha correspondencia; pero á ello me ví obligado, con motivo del curso adoptado por el Ministro de Obras Públicas, con la publicaci6n

de sus oficios, antes de que yo tuviese tiempo de leerlos, ó contestarlos.— Con gusto me averdría á un razonable acuerdo con el Gobierno, sobre asuntos del ferrocarril.

En cuanto á los tres puntos débiles, que, según su opinión, tiene la Compañía, se convencerá usted, previo examen; que estos puntos no presentan grandes dificultades.

1^o *La conclusión del ferrocarril entre Alausí y Guamote.*

Ni un momento hemos sostenido que ésta sección de la línea se haya concluido en conformidad, con los contratos, como verá usted por mis cartas dirigidas al Ministro de Obras Públicas, á quien, tratándolo de este asunto, le he dicho que la Compañía activa los trabajos en dicha sección con la mayor energía posible.—La obra está concluida, del todo, entre Alausí y Chucos.—Entre Chucos y Guamote necesitamos concluir los puentes y lastre.—Lo demás está concluido y en buenas condiciones.—Tenemos, en la actualidad, un gran número de trabajadores, empleados en esta sección; y esperamos dejar todo concluido antes de que principien las lluvias.—Siempre hemos sostenido con el Gobierno que esta sección está inconclusa; pero que la concluiríamos á la mayor brevedad posible.—Esto, pues, no es asunto de discusión.

2^o *La falta de la Compañía en no haber traído los materiales, pagados ya en Bonos.*

No alegamos que todo el material está sobre el terreno; pero sí decimos que la mayor parte lo está; y que la Compañía, á su debido tiempo, cuando sea posible emplearlo, traerá el restante, sin necesidad de pedirle concesión alguna al Gobierno por este motivo.—Le incluyo copia de una carta que he dirigido al General Alfaro sobre este asunto. Convengo con usted en que este es asunto que debía arreglarse entre la Compañía y el Gobierno.

3^o *La presunta falta de precisión y claridad en los gastos de explotación.*

Sobre este punto debo explicarme.—No hay falta de claridad ni de precisión en las cuentas de gastos de explotación.—Se me ha asegurado que el Sr. Borja ha dicho lo contrario; y al no ser así, sufre error, que podría haber desvanecido si hubiese tenido la franqueza de discutir los puntos en duda con el Sr. W. S. Buttar, Jefe de la contabilidad, quien, con mi autorización, instó al Sr. Borja á discutir sobre los puntos de la contabilidad que no conociera, ó no fuere de su agrado; pero con todo, siempre dió su Informe al Gobierno sin consultar con el Sr. Buttar.—Bajo tales circunstancias no es extraño que haya caído en algunos

errores, en relación con las cuentas.—Listos estamos para entrar en discusión, y explicar las cuentas, ya sea con el Gobierno ó el Congreso, y exhibir nuestros libros y comprobantes, como se lo he dicho repetidas veces al Ministro de Obras Públicas.—Por lo que antecede comprenderá usted que no debiera existir diferencia alguna sobre los tres puntos señalados por usted en su carta.

Lo que más ha irritado á la Compañía, y personas allegadas, es el constante dicho de los empleados del Gobierno, y otros, de que el ferrocarril no está bien construido en ninguna de sus partes, cuando en realidad no existe en el mundo ningún otro ferrocarril nuevo en condición, construido de mejor buena fe que este en la sección entre Bucay y Tixán, y desde luego guardamos un justo resentimiento por este motivo. Opino con usted, de que debe llegarse á un arreglo entre el Gobierno y la Compañía, sin más cargos ó descargos. La verdad es, Sr. Moucayo, que las diferencias entre el Gobierno y la Compañía son tan pequeñas que jamás han debido hacerse públicas, y sólo se debe á que el público del Ecuador se ha empeñado en sembrar esta discordia, con motivo, ó sin él.

Listos estamos, en cualquier momento á convenir con el Gobierno á que se nombre un ecuatoriano cualquiera, (1) que sea amigo, tanto de la Compañía como del Gobierno, para que, como árbitro, dirima las cuestiones que se han suscitado; y, más todavía, si el Gobierno desea la opinión de expertos sobre materia de construcción, convenimos en que el Gobierno pida el envío de un buen ingeniero á alguna de las grandes sociedades de Ingenieros de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia ó Alemania para la inspección técnica de la obra. Las condiciones, bajo las cuales debe venir dicho ingeniero se acordarán entre el Gobierno y la Compañía. No estamos dispuestos á aceptar ingenieros como los Sres. Otto von Buechevald ó Carlos van Ischot, para la inspección técnica, porque, en la opinión de la Compañía, estos señores no han tenido la práctica necesaria en materia de construcciones de ferrocarriles.

Sería de mi agrado el que estas propuestas sean presentadas al Gobierno por los amigos míos del Gobierno y de la Compañía, para de tal manera terminar los desacuerdos que, por desgracia, existen hoy.

Soy su sincero amigo,

JOHN A. HARMAN.

(1) ¿Por qué no fijarse, en efecto, para esta arreglo en hombres como Du. Lizardo García, Luis P. Cerbo, Luis A. Dillon, etc.?

