



1707 1. 10. 11

BIBLIOTECA NACIONAL
14
2D
Quito-Ecuador

# CONTESTACION

DE LA COMPAÑIA DEL

## FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

Al Informe de los Ingenieros Páez y Navarro

MARZO Y ABRIL DE 1911



Imprenta y Encuadernación Nacionales

*Quito 1911*



*Emis de la Imprenta Nacional*  
1911

# CONTESTACION

DE LA COMPAÑIA DEL

## FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

Al Informe de los Ingenieros Páez y Navarro

MARZO Y ABRIL DE 1911



Imprenta y Encuadernación Nacionales



Quito, Abril 3 de 1911.

Señor Ministro de Obras Públicas.—Presente.

Señor Ministro:

Tuvimos el honor de recibir su muy atento oficio N° 161, incluyéndonos el Informe ó crítica de los Sres. Páez y Navarro acerca de los contratos celebrados entre el Gobierno del Ecuador y "The Guayaquil & Quito Railway Company", y de la construcción del Ferrocarril de Durán á Quito, su equipo, etc., etc.

Hemos hecho muy cuidadosas investigaciones respecto de los Sres. Páez y Navarro, pero no hemos podido hallar absolutamente nada en sus ejecutorias, que justifique el acierto de sus nombramientos para informar sobre los contratos entre el Gobierno del Ecuador y el Ferrocarril ó sobre la construcción y equipo del mismo Ferrocarril. Sus anotaciones respecto de los contratos y críticas respecto de la construcción y equipo, son tan burdas y demuestran tal ignorancia, malicia y falta de experiencia, que no podemos creer que Ud. espere que nosotros las tomemos en serio. Una gran parte de sus anotaciones se refiere á asuntos ya antes arreglados y concluidos por la Transacción de Setiembre 30 de 1908.

Nos es difícil determinar los motivos de parte del Gobierno para nombrar á estos jóvenes para un servicio para el cual, evidentemente, ellos no poseen los conocimientos necesarios, ni las cualidades para su desempeño.

Pero, por cortesía al Gobierno, hemos entregado los voluminosos documentos que encierran tales comentarios á nuestro Ingeniero en Jefe, Sr. A. A. Bond, y su contestación hacemos parte integrante de esta comunicación.

Al transcribir la respuesta del Sr. Bond, creemos que es nuestro deber manifestar á Ud. la impresión creada en nuestro ánimo por la acción que ha tomado el Gobierno en este asunto. La crítica que hacen, es tan contraria á la verdad, que el hecho de que el Gobierno la haya honrado, al transmitirnosla oficialmente, nos ha impulsado á buscar con seriedad las razones que el Gobierno haya tenido para hacer preparar esas anotaciones.

Hemos pasado en revista cuidadosamente todos los puntos que pudieran, de alguna manera, tener alguna influencia en las relaciones entre el Gobierno, la Compañía del Ferrocarril y los tenedores de sus papeles de crédito; pero no hemos podido encontrar razón alguna que justifique el procedimiento del Gobierno en este asunto.

Encontramos que, anteriormente al 14 de Junio de 1907, el Gobierno, con varios pretextos, por medio del Dr. Balarezo, quiso embargar las propiedades de la Compañía; y con el objeto de evitarlo, nosotros estuvimos obligados á apelar al Gobierno Americano para que protegiera nuestros derechos según la cláusula 27 del Contrato de 14 de Junio de 1897, é insistimos en que los Arbitros fuesen nombrados á fin de que dirimieran las dificultades presentadas por el Gobierno.

De acuerdo con esta apelación, el Presidente de los Estados Unidos insistió en que la cláusula 27 del contrato de 14 de Junio de 1897 fuese respetada, y, por medio de su Excelencia el Ministro Americano en Quito, exigió que el Gobierno de su Excelencia obser-

vara las condiciones estipuladas en este Artículo, y que, por consiguiente, los Arbitros fuesen nombrados. Con este fin el Presidente de los Estados Unidos nombró para este objeto al Honorable Williams C. Fox, y el Presidente del Ecuador á su Excelencia el Honorable César Borja, como Arbitros para dirimir las diferencias entre el Gobierno de usted y la Compañía del Ferrocarril.

Después de más de un año de estudio serio de las diferencias habidas y de los varios reclamos presentados por cada una de las dos ya mencionadas partes al Honorable Tribunal, tuvo lugar la Transacción de 30 de Setiembre de 1908. Este convenio fue aprobado por los Arbitros, firmado por el Gobierno y solemnemente ratificado por el Congreso del Ecuador; y todos los asuntos pendientes entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril fueron arreglados á virtud de este convenio, con su plan anexo.

Usted encontrará en la carta que le dirigimos con fecha 7 de Marzo de 1911, una completa información de todo cuanto la Compañía ha hecho para cumplir las obligaciones impuestas por la Transacción; y por ella habrá visto que hemos cumplido todas y cada una de las condiciones que se nos impuso.

Por otro lado, el Gobierno del Ecuador ha faltado al cumplimiento de sus obligaciones estipuladas en la Transacción. Durante los quince meses pasados el Gobierno no ha cumplido con los artículos 12 y 17 de esta Transacción y ha ignorado sus obligaciones solemnes de efectuar los pagos diarios de las entradas de aduana para cubrir los intereses y fondo de amortización de los Bonos garantizados por el Gobierno. Es, además, un hecho indiscutible que desde el 31 de Diciembre de 1908 el Gobierno ha obligado á la Compañía á transportar mercaderías, pasajeros, tropas, artículos de milicia, etc., etc., por la mitad del precio de tarifa, cargando estas sumas á la cuenta corriente de esta Compañía con el Gobierno; que estas y otras cuentas han ascendido á más de 650.000 sucres; y que, con excepción de 135.000 sucres que hemos recibido en va-



rios dividendos del Gobierno, las cuentas de la Compañía del Ferrocarril no han sido pagadas.

Encontramos además, que todo el capital disponible para la administración del ferrocarril ha sido absorbido por la cuenta corriente, y por los impuestos indebidos que el Gobierno ha cobrado á la Compañía por medio de la Sociedad Nacional Comercial de Guayaquil; de modo que los Tenedores de Acciones han estado obligados á cubrir el déficit, entre las entradas brutas del ferrocarril y los gastos para operarlo; resultando que el Gobierno es el único que prácticamente ha recibido los beneficios y ventajas provenientes de la operación del ferrocarril.

También hallamos que el Gobierno del Ecuador ha permitido que se hagan cobros ilegales á la Compañía del Ferrocarril, desde el 31 de Diciembre de 1908 por la Sociedad Nacional Comercial, cobros que ascienden á la suma de 60.000 sueres y que la Compañía se ha visto obligada á pagar al contado, reservándose su derecho de reclamo; la Compañía del Ferrocarril no habría tenido, pues, de otra manera materiales absolutamente necesarios para operar el ferrocarril. Estos impuestos son enteramente contrarios á las prescripciones de la Cláusula 10 del Contrato de 14 de Junio de 1897, y á la base 13<sup>a</sup> del Contrato del 26 de Noviembre de 1898.

Estos cobros exigidos por el Gobierno han motivado finalmente la cancelación del contrato entre los dueños de vapores ingleses y la The Berwind White Co., contrato en virtud del cual The Berwind White Co. se obligaba á entregar carbón á la Compañía del Ferrocarril en Durán, por la suma de 29 chelines la tonelada; y ahora nos vemos en el caso ó de suspender el tráfico del ferrocarril, ó de pagar á W. R. Grace y Co., la suma de 45 chelines por tonelada de carbón, todo lo cual ha causado graves pérdidas á la Compañía.

Además, el Gobierno ha faltado al pago de intereses y fondo de amortización, durante los tres últimos años, sobre las £ 74.000 de los Bonos Cóndores emitidos por el Gobierno y tomados por la Compañía del Ferrocarril en pago de los adelantos al con-

tado que hizo al Gobierno para la compra de la antigua Deuda Externa del Ecuador.

Con motivo de la falta de cumplimiento por parte del Gobierno del pago de sus justas deudas á la Compañía del Ferrocarril, el crédito de la Compañía ha sufrido serio detrimento y ha impulsado á los Tenedores de Bonos del Ferrocarril á amenazar con juicio hipotecario, de acuerdo con la hipoteca que les fue concedida como seguridad adicional á la garantía del Gobierno del Ecuador sobre los Bonos emitidos para cubrir la parte que correspondía al Gobierno en la construcción.

Dados estos antecedentes, ha causado gran sorpresa al Directorio de la Compañía del Ferrocarril que el Gobierno de usted trate de perjudicar más á los que, de buena fe, han proporcionado su dinero para la construcción y equipo del ferrocarril. Parece además que es un grave cargo al Gobierno el que estos jóvenes hayau sido nombrados para inspeccionar el ferrocarril y que sus comentarios hayau sido preparados con el propósito de dar al Gobierno un pretexto para evadirse del pago de sus justas obligaciones.

Hemos hecho mención de lo anteriormente expuesto, porque nos parece que la injusticia que se ha querido llevar á cabo no puede haber sido totalmente apreciada por el Gobierno, y de que, en vista de los hechos citados, estamos justificados en pedir que la crítica de los Sres. Páez y Navarro sea ignorada; y que si el Gobierno desea un claro y amplio Informe acerca de los contratos vigentes entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, y de los métodos adoptados por esta Compañía para el fiel cumplimiento de la Transacción de 30 de Setiembre de 1908, la que arregló definitivamente todas las cuestiones pendientes entonces entre el Gobierno del Ecuador y la Compañía del Ferrocarril, el Gobierno debería nombrar una persona que tuviese una reputación que perder y cuyos conocimientos fuesen respetados y aceptados para decidir sobre cualquier y sobre todos los asuntos que el arbitraje de 1908 hubiese dejado sin decidir.

Pedimos, además, á usted que se le reconozca á la Compañía del Ferrocarril el derecho de asegurarse

de la competencia de la persona que sea empleada para este objeto; y, si esto se le niega, que la Compañía tenga el derecho de nombrar otra persona para conferenciar y cooperar con la que el Gobierno nombrare, á fin de hacer un informe completo sobre la construcción y condiciones de las propiedades de la Compañía del Ferrocarril. Caso de que estas personas no estuvieren de acuerdo, ellos deberían nombrar un tercero para arreglar las diferencias que existiesen entre las dos personas anteriormente nombradas.

De Ud. Atto. y S. S.,

Archer Harman,

Presidente de The Guayaquil & Quito Railway Co.

Nº 231.—República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras Públicas.—Quito, á 12 de Abril de 1911.

Señor Presidente de The Guayaquil & Quito Railway Company.

El 3 de Diciembre de 1910 comunicó Ud. á este Ministerio que el Ferrocarril de Guayaquil á Quito se hallaba concluido, desde hace algún tiempo, de conformidad con los contratos vigentes sobre la materia, y pidió que el Gobierno recibiera la obra en la forma que creyere más conveniente.

Atendiendo á esta petición de Ud. se resolvió por este Ministerio nombrar comisionados que, comparando los contratos vigentes sobre el ferrocarril con las obras ejecutadas por la Compañía, informen al Gobierno el resultado de sus estudios; y se proceda á la recepción de la obra, siempre que de este informe apareciera que la Compañía que Ud. representa hubiese cumplido con todas las condiciones expresadas en el Art. 21 del contrato de transacción de 1908.

Al efecto, se nombró á los ingenieros señores Federico Páez y Francisco Schmidt, nombramientos que se comunicaron á Ud. por oficio que se le dirigió el 5 de Diciembre de 1910. Posteriormente, en vista

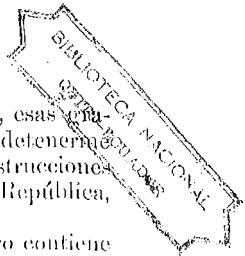
de la excusa del Sr. Schmidt, nombróse en su lugar al ingeniero Sr. M. A. Navarro, poniéndose también en su conocimiento este particular.

Asintiendo Ud., tácitamente, á estas resoluciones ofreció prestar todas las facilidades que necesitaban los comisionados para llevar á cabo sus estudios, prácticamente, con la inspección de la línea del ferrocarril, material rodante, factorías, muelles y más pertenencias.

Los señores comisionados salieron de esta ciudad en tren expreso, el 27 de Enero del presente año, acompañados de los Sres. Lockwood, Bond y Edmonson, y procedieron inmediatamente al desempeño de su cometido. Copia del informe presentado á este Ministerio por los Sres. Páez y Navarro, remitió á Ud. con mi oficio N<sup>o</sup> 161; á fin de que la Compañía tenga pleno conocimiento de todo lo que se había hecho, referente á su solicitud sobre recepción, por parte del Gobierno, del ferrocarril de Guayaquil á Quito, que la Compañía se comprometió á concluir y entregarlo dentro del plazo fijado en el Art. 23 del contrato de transacción.

He rememorado todos los antecedentes relativos á la comisión desempeñada por los Sres. ingenieros Páez y Navarro con sólo el objeto de desvanecer las gratuitas inculpaciones que Ud. se permite hacer al Gobierno, en su oficio de tres de los corrientes, en orden á los procedimientos que éste ha empleado para acceder, precisamente, á los deseos manifestados por Ud. de entregar la obra del ferrocarril, con la oferta de que la Compañía había cumplido religiosamente todas las obligaciones relativas á su construcción y equipo.

Libre está, pues, el Gobierno de las infundadas apreciaciones que Ud. manifiesta en el citado oficio que contesto; presumiendo que el informe, presentado por los comisionados, se haya elaborado, de propósito, para dar al Gobierno un pretexto, con el fin de evadirse de sus obligaciones contraídas en los varios contratos que tiene celebrados con la Compañía del Ferrocarril, ó de perjudicar en algo á los intereses que Ud. representá. Rechazo, pues, con la dig-



unidad propia del alto Ministerio que ejerzo, esas oír-  
tuitas y avanzadas inculpaciones; y sin detenerme  
más en ellas, paso á manifestarle las instrucciones  
que he recibido del Sr. Presidente de la República,  
referentes á este asunto.

El informe de los Sres. Páez y Navarro contiene  
apreciaciones exageradas contra el Gobierno y algu-  
nas también contra la Compañía; y por tanto, no  
debe conceptuarse dicho informe como la última pa-  
labra acerca del verdadero estado de la línea del fe-  
rocarril y sus pertenencias; máxime, si se tiene en  
cuenta que Ud., en guarda de los intereses de "The  
Guayaquil and Quito Railway Co." ha presentado  
ante este Ministerio el estudio hecho por el ingeniero  
en Jefe de la Compañía, Sr. A. A. Bond que, difiriendo  
sustancialmente del informe anterior, adolece de  
extremada parcialidad y es abiertamente contrario á  
los intereses de la Nación.

Es por esto que el Gobierno, atendiendo á lo  
grave y trascendental del asunto que nos ocupa, quie-  
re proceder con la mayor calma y serenidad y no lle-  
gar todavía á conclusión alguna al respecto, mientras  
no se tenga plena conciencia del verdadero estado de  
la obra del ferrocarril. Para obtener este convencimien-  
to, el Gobierno accede gustoso á la proposición  
que Ud. hace de que se nombre un perito por cada  
parte para que, previo el respectivo estudio y obrando  
conjuntamente, emitan un informe completo y veraz  
sobre la construcción y condiciones de la obra. Ca-  
so de que estas personas no estuvieren de acuerdo,  
ellas deben nombrar un tercer perito para arreglar  
las diferencias que existieren entre los anteriormente  
nombrados.

De esta manera quedarán conciliados los intere-  
ses de la Compañía y de la Nación representada por  
el actual Gobierno á cuyo nombre me dirijo á Ud. en  
el presente oficio.

DIOS Y LIBERTAD;

Rafael Aguilar.

Quito, Marzo 28 de 1911.—Sr. Archer Harman,  
Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Gua-  
yaquil á Quito.—Presente.

Muy Señor mío:

De acuerdo con la insinuación de Ud. en su atenta carta de fecha 17 de Marzo del año en curso, he leído detenidamente la copia del Informe que han presentado al Gobierno los Sres. Páez y Navarro sobre las condiciones del Ferrocarril de Guayaquil á Quito, y sobre el cumplimiento que la Compañía ha dado á sus obligaciones contraídas en los contratos vigentes. Y si me ha de ser permitido emitir con franqueza mi opinión acerca de este Informe, debo decirle que es contrario á la verdad en la mayor parte de los hechos que establece, y falso y antojadizo en sus apreciaciones; de tal modo que, en mi concepto, es la obra de la mala fe, ó el resultado de completa ignorancia profesional sobre ferrocarriles.

Tengo, en efecto, informes de buena procedencia, de que ninguno de los dos Sres. ha desempeñado puesto alguno como Ingeniero civil: el uno, graduado recientemente en un Colegio de Ingenierfa.

de los Estados Unidos, ha tenido pocos meses de experiencia, como *rodman*, bajo las órdenes de un ingeniero; y el otro jamás ha tenido una posición, ni trabajo que le haya dado alguna práctica sobre líneas férreas, ni se ha sabido que es ingeniero. Parece increíble que el Supremo Gobierno hubiese nombrado á jóvenes de tan limitada capacidad para juzgar y criticar una obra proyectada y llevada á cabo por Ingenieros de ferrocarril tan eminentes como el Coronel W. S. Shunk, F. P. Davis, Mayor John A. Harman, F. W. Bennett, y los reputados ingenieros de Gobierno J. C. Hallock y Gualberto Pérez, y por otros igualmente acreditados en su profesión.

Permítame, pues, que explique á Ud. mi opinión sobre tal Informe, para lo cual no sólo me contentaré con exponer las verdaderas condiciones actuales del ferrocarril y sus dependencias, sino que haré una breve reminiscencia de la primitiva organización de los trabajos técnicos y de construcción, y de las estipulaciones respectivas en los contratos entre el Gobierno y la Compañía.

La Guayaquil and Quito Railway Company, antes de principiar trabajo alguno, consiguió ingenieros del carácter más eminente y de habilidad reconocida; y se nombró al Coronel William F. Shunk Ingeniero en Jefe de Localización, con un sueldo de \$ 12.000 oro al año, y sus gastos; al Mayor John A. Harman, Ingeniero en Jefe de Localización Permanente, con un sueldo de \$ 12.000 oro al año y sus gastos; á F. P. Davis, Primer Ayudante del Ingeniero en Jefe de Localización Permanente, con un sueldo de \$ 6.000 oro al año; y al señor F. W. Bennett, Segundo Ayudante del Ingeniero en Jefe de Localización Permanente, con un sueldo de \$ 5.000 oro al año. Estos señores emplearon, como sus asistentes, á los hombres más competentes que podían encontrarse en la profesión de ingeniería. El Gobierno del Ecuador, por su parte, empleó á J. C. Pattersson como Ingeniero Interventor del Gobierno, con un sueldo de \$ 10.000 oro al año y sus gastos.



Estudiados cuidadosamente los contratos, se trazó y acordó un plan comprensivo por el Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril, el Ingeniero Interventor, nombrado por el Gobierno del Ecuador, el Ministro de Obras Públicas y el Ministro de Hacienda. Se establecieron presupuestos, y según el artículo 6 del Contrato de 14 de Junio de 1897, se convino en que los Bonos y el Stock Preferido se entregasen á la Compañía del Ferrocarril por los objetos y en las proporciones siguientes:

a) \$ 1.000.000 de Bonos y \$ 420.000 de Stock Preferido para el costo de mediciones, estudios, localizaciones, mapas, etc., y el trabajo preparativo de construcciones.

b) \$ 750.000 en Bonos para la cantidad debida al Gobierno del Ecuador, por las 65 millas de línea férrea de Durán á Chimbo.

c) \$ 1.220.000 en Bonos y \$ 600.000 en Stock Preferido para reparar y mejorar el Ferrocarril de Durán á Chimbo, y su conexión con Guayaquil.

d) \$ 700.000 en Bonos y \$ 280.000 en Stock Preferido para muelles, desembarcaderos, estaciones y vapores de río en Guayaquil.

e) \$ 4.500.000 en Bonos y \$ 2.220.000 en Stock Preferido, para ser prorateados en las millas de ferrocarril entre Chimbo y Guamote, y para ser entregados á la Compañía del Ferrocarril á medida que se comience el trabajo de cada milla.

f) \$ 3.550.000 en Bonos y \$ 1.500.000 en Stock Preferido, para ser igualmente prorateados en las millas de ferrocarril entre Guamote y Quito, y para ser entregados á la Compañía del Ferrocarril á medida que se comience el trabajo de cada milla.

g) \$ 200.000 en Bonos y \$ 80.000 de Stock Preferido, para la construcción de un ramal de la línea principal á Riobamba.

h) \$ 362.000 en Bonos y \$ 150.000 en Stock Preferido, para comprar material rodante, construir hodegas, estaciones, etc., según se necesite.

El Contrato de 26 de Noviembre de 1898, base tercera, adicionó y modificó este sistema de distribución en los términos siguientes: "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 ella 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 14 de Junio de mil ochocientos noventa y siete".

El primer paso de la Compañía para cumplir el artículo primero del Contrato de 14 de Junio de 1867, era poner en buen estado el ferrocarril entre Durán y Chimbo, y hacer la conexión conveniente entre Durán y Guayaquil, puesto que á la sazón no era posible hacer correr una máquina sobre la vía de Durán á Chimbo. Se concluyeron, pues, estudios y especificaciones; y el trabajo se efectuó; y por todo esto se verificaron los pagos mensuales, estipulados según los respectivos presupuestos, los cuales fueron aprobados y firmados por el Ingeniero en Jefe del Ferrocarril, por el Ingeniero Interventor del Gobierno, y por el Ministro de Hacienda. Cada presupuesto mensual llevaba la certificación de que el trabajo se había completado debidamente.

Bajo las instrucciones del Coronel Shunk, varios cuerpos de ingenieros empezaron á trabajar la localización definitiva de la línea; toda línea entre el pie de la cordillera y su cumbre fué cuidadosamente deslindada; se prepararon mapas topográficos; se gastaron grandes sumas de dinero, y al fin se resolvió por los Ingenieros de la Compañía del Ferrocarril y el Ingeniero Interventor, Mr. Patterson, en representación del Gobierno, que el único

trazo practicable para construir un ferrocarril permanente debía partir de un punto en el río Chimbo, denominado Bucay; siguiendo las riberas del Chanchán hasta Pistichí, de allí por las vegas del río Alausí hasta Palmira y de Palmira á Guamote. Se hicieron los más cuidadosos estudios y mediciones sobre cada detalle posible de construcción. Se trazó la vía, en cuanto fué practicable en roca viva, sin reparar en los enormes gastos que esto requería.

El ferrocarril cruzaba los ríos Chanchán y Alausí de vez en cuando, por medio de construcciones permanentes de acero, con el objeto de mantener la vía en formación sólida. Los trabajos en esta sección se efectuaron bajo las direcciones de los ingenieros más competentes, y con la aprobación del Ingeniero Interventor del Gobierno. A medida que la construcción avanzaba, se preparaban los presupuestos mensuales del trabajo hecho, y su exactitud fué certificada por el Ingeniero Interventor del Gobierno, y por el Ministro de Hacienda. Todos los detalles trabajados con esmero, fueron aprobados tanto por los Ingenieros de la Compañía como por los del Gobierno.

Las secciones de la línea al Norte de Durán, una vez terminadas, se entregaron al tráfico público por exigencias del Gobierno, pero con gran inconveniencia para el ferrocarril, y fueron explotadas con pérdidas para éste; pues dicha explotación impedía y retardaba la construcción de diversos modos. El público y el Gobierno recibieron los beneficios y ventajas de la obra, desde el día en que se tendió el primer riel en Durán hasta que se colocó el último riel en Quito.

Este sistema de hacer la entrega del ferrocarril al público por secciones á medida que éstas terminaban; se adoptó en las Divisiones de Durán á Bucay, en la de Bucay á Riobamba, en la de Riobamba á Ambato, de Ambato á Latacunga, y finalmente en la última división desde Latacunga á Quito. Durante toda la construcción de cada División, el Ingeniero del Gobierno intervino del modo más estricto; y la Compañía recibió el primer día de cada mes su

aprobación por escrito, junto con el correspondiente avalúo.

Como se estipulara en los Arts. 11 y 12 del Contrato Suplementario del 26 de Setiembre de 1898, reformado por el Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900, dichos estudios y perfiles fueron aprobados por el Ingeniero Interventor del Gobierno, y entregados después á las respectivas autoridades del Gobierno; los mismos que forman parte de los archivos del Ministerio de Obras Públicas.

Y como testimonio de que el ferrocarril se construyó según las condiciones acordadas, la Compañía tiene en su poder los certificados del Ingeniero Interventor del Gobierno, que aprueban los detalles de la construcción de mes en mes, y además, tienen los presupuestos mensuales correspondientes á los pagos hechos á la Compañía del Ferrocarril, siendo cada presupuesto aprobado por el Ingeniero Interventor y el Ministro de Hacienda. Estos certificados, en mi concepto, constituyen la aceptación de la obra por el Gobierno.

En cuanto á la línea á Riobamba, los planos y perfiles para su construcción fueron aprobados por el Ingeniero Interventor del Gobierno, después de hacer estudios completos, y se convino entre los Ingenieros de la Compañía y los del Gobierno que no se podría mantener y explotar con éxito una línea á Riobamba con otro trazo. El trazo actual fue adoptado con el consentimiento y aprobación de los oficiales que representaban al Gobierno del Ecuador, quienes convinieron en que dicho trazo cumplía con todas las condiciones de los diferentes contratos, y que era lo mejor que podía hacerse. El Decreto Legislativo del 31 de Octubre de 1900, faculta, además, á la Compañía para escoger la ruta desde Riobamba á Quito.

Entrando á la refutación del Informe, principiaré por las observaciones que los señores Páez y Navarro hacen al estado de la línea y sus gradientes.

### Durán - Bucay

Dicen los señores Páez y Navarro que la Compañía ha aprovechado todas las obras anteriormente existentes entre Durán y Chimbo, muchas de las cuales conservan todavía su carácter provisional, sobre todo los pequeños puentes de madera.

El artículo 1 del Contrato de 14 de Junio de 1897 estipula que la línea *existente* de Durán á Chimbo se ponga en estado bueno y útil. Esto se hizo, se aprobó por las propias autoridades, se pagó por el Gobierno, y se entregó al tráfico.

No existe obligación por parte de la Compañía de usar otras construcciones que las de madera en cruzar los pequeños esteros en este trayecto, y al tiempo de su rehabilitación dichas construcciones fueron todas reconstruídas, y en los más de los casos, con vigas de acero.

El nuevo puente del Milagro será completado más ó menos á fines de Junio, mientras el nuevo puente de acero de Yaguachí, cuyos trabajos están actualmente paralizados por la marea alta, será concluído á fines de Diciembre.

Si los durmientes en este trayecto fuesen en su mayor parte podridos, y si se prestara atención al mantenimiento, como se dice, sería imposible hacer correr los trenes durante la estación lluviosa, cuando la superficie de la línea llega á ser mala. Esta parte de la línea está situada en terreno bajo y cenagoso; y el Gobierno en vez de impedir, más bien permite que la vía sea usada como un camino entre las diversas poblaciones. Los animales que transitan cortan en pedazos los terraplenes y el lastre, formando en ellos bolsillos, de manera que el agua llovizna no pueda desaguar: el agua se absorve y ablanda la construcción entera, imposibilitando que los trabajadores mantengan la línea en buenas condiciones, y este estado continuará mientras el Gobierno no cumpla su deber tomando medidas para evitar el tráfico de animales y personas por la vía. Este daño causado á la línea por el tráfico con animales se aplica igualmente á muchas otras seccio-

nes, (y los Inspectores debieran haber tomado nota de esta condición), y de ahí que tengamos que hacer grandes esfuerzos para mantener nuestra línea en estado satisfactorio. Entiendo que habrá una ley que prohíba el tráfico del camino por la línea, y que sin embargo el Gobierno no proporciona al público caminos adecuados y tolera que nuestra línea sea usada con ese objeto.

Los pequeños rieles encontrados cerca de Yaguachi se hubieren reemplazado hace algún tiempo con rieles de 55 libras, que estaban en el Almacén de Durán; pero las mordazas fueron robadas y fue necesario hacer doble gasto y demorar la obra mientras lleguen las nuevas. Pienso colocar estos nuevos rieles al fin de la presente estación lluviosa, pues tenemos ya en mano las nuevas mordazas.

### **Bucay-Guano**

El viaducto de madera en la Nariz del Diablo se encuentra en buenas condiciones, y no existe obligación por parte de la Compañía de reemplazarlo; puesto que esta obra no está comprendida en las especificaciones del Contrato de Transacción. Con el tiempo, se construirá en este punto un muro de apoyo relleno de roca, y el viaducto será eliminado. Y si es cierto que hay una carta de uno de los oficiales de la Compañía sobre este punto, cierto también es que en el Informe se omite maliciosamente la parte de aquella carta que dice que esta obra se hará cuando el Gobierno pague sus deudas á la Compañía.

Las críticas del Informe sobre acueductos y lastre serán refutadas en el lugar respectivo.

La observación que una curva anterior á Alausí tiene un radio de 55 metros solamente, es una equivocación que puede comprobarse en unos pocos minutos por cualquier ingeniero competente, que tenga el respectivo instrumento. Al construir la línea no se empleó ninguna curva mayor que 29 grados (60 metros de radio).

Se dice que algunas curvas reversas se construyeron en esta sección montañosa con menos de cuarenta metros de tangente entre ellas. En ciertos lugares era absolutamente necesario modificar dicha tangente de 40 metros entre curvas reversas, y por lo tanto, las curvas fueron aprobadas á su debido tiempo por el Ingeniero del Gobierno.

El túnel N<sup>o</sup> 2, que dice el Informe debe ser revestido de mampostería, está actualmente revestido de maderas del país, incorruptibles, de 12" x 12", formando una bóveda envainada de hierro; todo lo cual se halla en buen estado. No hay razón alguna para revestir este túnel de otra manera.

La gradiente observada en Pueblo Viejo se aproxima á veces al 8<sup>o</sup>/<sub>10</sub>, en una distancia de 30 ó 40 metros, nada más. Esta sección de la línea se construyó de acuerdo con la gradiente estipulada en el contrato, como puede verse con un instrumento estando la línea en formación sólida de ambos lados de este trayecto; pero, por una extensión aproximadamente de 270 metros la línea en este punto atraviesa un desplome ó declive que por un fenómeno volcánico, está lenta pero constantemente moviendo y asentándose. Este lugar no es de ningún modo peligroso al tráfico, ni lo impide, pues el 8<sup>o</sup>/<sub>10</sub> de gradiente mencionado está igualado por el ablandamiento de la gradiente al otro lado del declive, donde las locomotoras adquieren mayor fuerza, el momento necesario para arrastrar su carga acostumbrada sobre el corto trayecto de alta gradiente, para llegar otra vez á la formación sólida. Sólo por el constante desembolso de una gran cantidad de dinero en este punto, podemos mantener la gradiente actual. Una cuadrilla está constantemente trabajando en este lugar, y á veces hay empleados setenta trabajadores. Los Ingenieros de la Compañía han prestado la más cuidadosa atención á este punto; se han preparado estudios completos y se han reservado los fondos necesarios para esta mejora, pues el gasto de mantener esta parte del trayecto en buen estado constituye una partida considerable en los gastos de explotación del ferro-

carril. Muchos ingenieros insignes han tratado de resolver este problema, sin éxito todavía. Criticar sin ofrecer un remedio, es ridículo. Tal vez los Sres. del Informe puedan resolver prácticamente la dificultad?

Las observaciones sobre las obras defensivas donde la línea sigue las vegas de los ríos, no requieren contestación, pues la Compañía ha hecho todo lo que debió haber hecho.

Ciertamente desde Palmira hasta más allá de Guamote se ocupó la Carretera Nacional con la línea férrea, y aun hubo necesidad de cortar una parte del estribo del Puente de los Andes; pero para ello tuvo perfecto derecho la Compañía, con arreglo al Art. 21, inciso 2º, del Contrato de 1897. Durante gran parte de los años 1903 y 1904, se discutió largamente con el Ministro de Obras Públicas, sobre si la Compañía, al usar los puentes y caminos nacionales, estaba en la obligación de reponerlos al estado primitivo, aunque esto no fuese practicamente posible. El Ministro sostenía que sí, aunque sin razones suficientes; y la Compañía, lo contrario. Y para poner término á esta diferencia, se celebró el Contrato de 20 de Octubre de 1904, según el cual la Compañía se comprometió á no usar las carreteras, caminos y puentes nacionales desde Colta hasta Quito, en cambio de que el Gobierno se obligó á pagar el valor de las expropiaciones de los terrenos que ocupe la vía en este trayecto. Además la reposición del Puente de los Andes no está comprendida entre las especificaciones enumeradas en el Contrato de 30 de Setiembre de 1908. Y, por lo tanto, los señores del informe no debían sentar un despropósito, asegurando que la Compañía está en el caso de reponer la carretera y dicho puente; parece racional que ellos debían leer antes los contratos en referencia.

#### Continuación de la línea férrea

El Informe dice que desde Guamote la línea baja con gradiente de 3<sup>o</sup>/<sub>100</sub> hasta cruzar el río Columbe sobre un puente de mampostería que fué de



la Carretera, mientras realmente el río Columbe se cruza en el kilómetro 182 por medio de un puente de acero por el cual pagó la Compañía la suma de \$ 54.379. Esta observación demuestra que los señores del Informe no han examinado el ferrocarril ó lo han hecho de modo muy indiferente.

No es cierta la aseveración de que esta sección de la línea no recibe ni cuidado ni mantenimiento, pues lo recibe lo mismo que las otras secciones; pero atraviesa un territorio escarpado y cultivado, donde los fuertes aguaceros lavan la tierra suelta de los campos cultivados sobre la vía, llenando las acequias de desagüe y haciendo que el agua ablande el terreno en ciertas estaciones, y por esta causa su conservación es costosa y difícil.

El Informe habla del Ramal hacia Riobamba, como contrario al Decreto Legislativo del 26 de Octubre de 1900. Yo sostengo enfáticamente que la Compañía no tiene un Ramal á Riobamba. El hecho de que los trenes al salir de Riobamba atraviesen por una corta distancia la misma línea por la cual entraron, no hace de esta sección de línea un "Ramal". Lo que dá á una línea el carácter de "Ramal" ó de la línea principal, no es exactamente la forma de su construcción, lo cual muchas veces obedece á la clase de terreno, topografía local, y otras causas accidentales; sino la naturaleza del tráfico. Si por un punto de una línea, cualquiera que sea su forma, pasan los trenes del tráfico ordinario, ese punto, no hay quien lo dude, está en la línea principal. Además, como he dicho, habiendo el Decreto Legislativo de Octubre de 1900 dado á la Compañía el derecho de elegir su ruta de Riobamba á Quito, ella pudo, é hizo muy bien, de regresar por la misma línea hasta Luisa. Y como el Contrato de Transacción, que puso término á toda diferencia entre el Gobierno y la Compañía, no consignó en sus especificaciones la obligación de hacer nueva línea entre Riobamba y Luisa; aquella no tiene obligación alguna.

Dice el Informe que la línea á Riobamba no está en estado satisfactorio; quejándose de los acue-

ductos, de un relleno sin el debido desagüe, y del hecho de que hay un muro de contención de piedra seca y sin cemento. El referido relleno sin desagüe cruza una depresión seca donde, durante los cinco años en que la he conocido, nunca ha habido más de seis á ocho pulgadas de agua atrás del relleno. Sin embargo, este punto fue provisto de un "spillway" como protección contra las emergencias; y al presente se está construyendo una alcantarilla de mampostería en este lugar. No conozco una objeción válida á los muros secos de contención cuando están propiamente contruidos y usados en lugares propios.

La curva en "La Oreja del Diablo" que dicen tiene un radio de solamente 58 metros, fue deslindada y construida por mí, y es una curva de 29 grados.

El relleno sin desagüe en el kilómetro 307 es meramente una depresión seca, que la línea cruza y que nunca lleva agua. Desagüe en este punto no es necesario.

En el kilómetro 311 hay una alcantarilla construida de durmientes bajo un relleno. Está en buenas condiciones y, en mi opinión, no es de ninguna manera censurable. El hecho de que los taludes del relleno hayan sido reforzados con ripio de piedra, á causa del ligero material arenoso de que se compone el relleno, no afecta á la alcantarilla; al contrario, la protege y también impide que los altos vientos en esa sección corten el terraplén.

### **Izamba-Quito**

No cabe objeción alguna á los acueductos de piedra seca cuando están propiamente contruidos, como lo está el que se encuentra en el kilómetro 330.

La indicación de que cercas profundas se cavan á lo largo de la línea entre Calerita y Ciénaga no es practicable, pues la línea atraviesa una laguna sobre un terraplén con agua estancada, de tres pies de hondo, en ambos lados. Aun cuando pudiesen ser de alguna manera útiles, sería casi imposible exca-

var las cercas. La Compañía de Teléfonos se vió obligada á colocar sus postes en el terraplén del Ferrocarril porque no podían hacer las excavaciones necesarias bajo agua. El lugar donde el Sr. Lasso cavó las cercas mencionadas es en una gradiente más allá de la laguna donde el drenaje es practicable.

La estacada de madera sobre el río de Cuiuche tiene sólo cuatro años, y se halla en las mejores condiciones. Cuando sea necesario, probablemente será reemplazada por una bóveda de mampostería.

El asunto de trasladar la Estación de Chasqui á Cuiuche, ha estado pendiente hace algún tiempo, por haberse demorado la consecución de los terrenos necesarios para la nueva Estación. Actualmente el terreno está adquirido, y se hacen ya los trabajos de traslación.

No es cierto que la gradiente tenga el 5<sup>o</sup>/<sub>100</sub> en el kilómetro 398. Esta sección de la línea se construyó con gradiente del 4<sup>o</sup>/<sub>100</sub> previo acuerdo con el Ingeniero de Gobierno, y debido al asiento continuado de los nuevos altos terraplenes, es posible un aumento de 1/2<sup>o</sup>/<sub>100</sub> en algún punto donde los trabajadores todavía no hayan levantado la línea. Estos cambios de gradiente continuarán hasta que todos los rellenos sean completamente asentados, pero tales puntos se levantan de tiempo en tiempo por las cuadrillas de mantenimiento. Nuestras pequeñas locomotoras arrastran su carga acostumbrada sobre esta sección de la línea, y no podrían hacerlo si hubiese una gradiente de 5<sup>o</sup>/<sub>100</sub> en una distancia perceptible.

El acueducto bajo el relleno de "Daule", que dicen tiene la bóveda de madera, fue construido como un túnel, en gran parte en roca que no necesitaba apoyo. Pero por una corta distancia donde se encontró algún material variable, se juzgó aconsejable reforzar los lados con muros de mampostería. Como precaución adicional contra la caída de rocas, fué techado con durmientes de guayacán en un espacio de 25 pies, y se considera enteramente satisfactorio y seguro.

Los pequeños acueductos entre Cotopaxi y Tambillo, que censura el Informe porque tienen durmientes de madera sobre estribos de piedra, son nuevos y en buen estado, habiendo sido construidos durante los últimos dos años, y son de primera clase en todo detalle.

No viene al caso la tesis académica sobre tracción y las observaciones sobre electrificación del ferrocarril que se encuentran publicados en la parte segunda del Informe, ya porque no son pertinentes, ya porque, llegado el caso, la Compañía contará con Ingenieros que realmente lo sean, y eminentes.

Al criticar los taludes de los desbanques y rellenos, el Informe ha pasado por alto el hecho de que todos ellos están contruidos de conformidad estricta con el Art. 12 del Contrato de 26 de Noviembre de 1898, que es el único sobre esta materia. Pero en algunos lugares donde se encontró materiales inadecuados, la Compañía hizo más de lo que el Contrato exigía, insertando taludes más llanos con un gasto adicional considerable para ella misma.

Los derrumbes que acontecieron durante la última estación lluviosa, y que interrumpieron el tráfico, fueron causados por aguaceros extraordinariamente fuertes, y no eran de ningún modo debidos á construcción imperfecta. Algunos de los derrumbes principiaron en muy alto en las laderas de las montañas, á una distancia de medio kilómetro de la vía, y naturalmente causaron mucho daño cuando llegaron á ella.

Los cruces de los caminos, que han sido censurados, fueron todos hechos á nivel de la superficie superior de los rieles al tiempo de la construcción; empleando piedra en algunos casos. El único método en que estos cruces podrían ser mantenidos en buen estado sería tenderlos con maderas pesadas. Esto se ensayó en Ambato, y algunas de las tablas fueron arrancadas y robadas dentro de una semana. Si esto sucede en una ciudad donde existe alguna vigilancia, sería una pérdida de tiem-

po y dinero colocarlos en el campo, donde serían robadas tan pronto como fueran tendidas.

La crítica sobre el lastre pudiera contestarse citando nuevamente los artículos 2 y 9 del Contrato del 26 de Noviembre de 1898, según los cuales el trabajo se efectuó con la intervención del Gobierno, y fue pagado, después de haber sido aprobado como satisfactorio. Si el Ministro de Estado y el Ingeniero de Gobierno tuvieron á bien aprobar el trabajo y pagar por él á su terminación, no veo por qué se presente la cuestión. Sin embargo, la Compañía ha hecho y todavía hace mucho para mejorar la condición de su lastre, y actualmente está usando grandes cantidades del cascajo volcánico que parece aprobar el Informe. La línea está en buenas condiciones, y se mantiene bien, con la excepción de la parte baja de Barraganetal, que, como se ha dicho, atraviesa un terreno bajo y cenagoso. Las razones de su mala superficie en este trayecto se han dado ya.

Es un hecho que hay varios lugares donde se encuentran solamente dos tuercas en la unión de los rieles. Esto se debe también á que el material fue robado antes de que fuera colocado en la línea; pero se compraron más tuercas de lo necesario para empernar completamente toda la línea. Tuercas adicionales han sido pedidas hace algún tiempo, y dichos huecos se llenarán apenas lleguen. Pero los señores del Informe no notaron que donde las uniones tienen solamente dos tuercas, están aseguradas por cuatro pernos clavados en ranuras cortadas en las mordazas, de modo que aun cuando todas las tuercas fuesen sacadas, las uniones todavía estarían seguras.

Se ha criticado los durmientes de pino y de madera colorada de California, encontrados en la línea. Estos durmientes se emplearon con la aprobación del Gobierno al tiempo de la construcción de la línea, pues era imposible conseguir durmientes de guayacán en cantidad suficiente para seguir la construcción. Estos durmientes costaron mucho más de lo que los durmientes de guayacán habrían

costado, si se hubiese podido obtenerlos. Desde que la línea llegó á Quito, no se ha colocado un solo durmiente de madera inadecuada en la vía, pero hay muchos de los que fueron colocados durante la construcción que después de diez años están en buena condición todavía, en contradicción con la observación contenida en el Informe de que sean reemplazados cada cinco años.

En las secciones de línea recta entre Riobamba y Luisa y al Norte de Ambato, se están poniendo el resto de los durmientes, á medida que se pueden conseguir los durmientes necesarios de madera incorruptible.

En mi reportaje reciente que presenté á usted, dije que habíamos colocado durmientes de guayacán durante los últimos dos años como sigue: entre Durán y Yaguachi, 3.750; entre Yaguachi y Bucay, 11.500; entre Bucay y Luisa, 42.000; entre Luisa y Riobamba, 16.500; entre Luisa y Ambato 670 y entre Ambato y Quito 18.500, dando un total de 92.920. Ahora más del 50% de los durmientes de la línea son de las maderas duras del país, como puede comprobarse por cualquiera que se ocupe en investigarlo, en lugar del 10% como se dice en el Informe.

Los durmientes cortados á hacha siempre se consideran superiores á los durmientes aserrados, á causa de su mayor estabilidad. Los durmientes de madera dura del país son todos cortados con hacha, y en vez de estar tan irregularmente labrados como se dice en el Informe, tienen generalmente buena forma, con caras paralelas. El guayacán es sin duda la mejor madera que se puede obtener para durmientes en este país, y tiene una vida bien larga. Los informantes dicen que el pino debe reemplazarse cada cinco años, aunque cualquiera persona pueda ver muchos durmientes de pino que fueron colocados en la sección montañosa de la línea al tiempo de la construcción hace diez años, los que todavía se hallan en buenas condiciones. Repito que desde la terminación del ferrocarril no se ha colocado en la vía ni un solo durmiente que no fuera de madera fuerte del país.

El Informe censura los acueductos, puentes, (fuera de acero), y estaciones, y llámase la atención al párrafo 12 del Art. 1 del Contrato de 26 de Noviembre de 1898, parte del cual todavía queda vigente (véase el Art. 20 del Contrato del 30 de Setiembre de 1908), y que dice: "Todas las obras, como estaciones, acueductos y puentes, serán muy bien construidos, á satisfacción del Ingeniero en Jefe de la Compañía y del de Gobierno, los cuales darán Informes cada tres meses. . . etc." Los puentes, acueductos y estaciones, ahora censurados, fueron examinados y aceptados por el Ingeniero del Gobierno, y pagados de acuerdo con el Contrato. Además, durante los diez años de experiencia práctica que he tenido como Ingeniero en los ferrocarriles de los Estados Unidos, siempre se empleó madera en la construcción de los acueductos; y entre dichos ferrocarriles se cuentan: The Cincinnati, Hamilton & Dayton; The Big Four; The Southern; The Tennessee Northern, The Frisco; The Kentucky Highlands, and The Frankfort and Cincinnati. Nadie podrá sostener, yo creo, que las líneas arriba mencionadas no son ferrocarriles de "carácter permanente", y sin embargo el Informe dice que estos acueductos de madera no son aceptables en una vía de "Carácter Permanente". Yo sostengo que son enteramente aceptables, y en muchos casos son el único método racional de mantener estas pequeñas aperturas, especialmente si se emplea madera de guayacán en su construcción. Además la crítica de estas construcciones es enteramente inútil, porque no están comprendidas en las especificaciones del Contrato del 30 de Setiembre de 1908. Nunca ha habido un descarrilamiento de un tren causado por una de estas construcciones, y se necesitaría una cantidad exorbitante de dinero para sustituir los centenares de acequias de riego que cruzan la línea, con la instalación de construcciones de mampostería, como se indica en el Informe.

La alcantarilla del kilómetro 213 que dice el Informe tiene un techado de madera, está, en realidad,

techada de rieles viejos colocados muy contiguamente.

Las estaciones que critica el Informe fueron construidas con la aprobación del Ingeniero del Gobierno, y llenan las necesidades de los negocios que se ofrecen. La Estación de Chimbacalle es suficiente para todos los negocios, tanto de pasajeros como de fletes. Además si los Sres. Páez y Navarro hubiesen tomado nota del costo de las estaciones, se habrían convencido que se ha empleado mayor suma que la fijada para ellas. Es, por lo mismo, simplemente ridículo querer que con medio real se haga una cosa lujosa y de gran valor.

Dicen que emplearon sumo cuidado en anotar el material rodante, pero evidentemente los Informantes estaban dormidos cuando una parte del material los pasaron, pues es muy claro que no usaban los ojos. Por ejemplo, la locomotora N<sup>o</sup> 9, que no podían hallar, arrastró el tren particular de los Informantes desde Quito hasta Luisa, mientras la N<sup>o</sup> 25 los condujo de Riobamba á Bucay, cuando hacían su inspección. Es muy probable que estaban viajando en carros de primera N<sup>o</sup> 52 ó 53, que no podían encontrar. El carro de equipaje N<sup>o</sup> 1002 no tiene sino 18 meses, y fué enviado de los Estados Unidos enteramente nuevo, habiéndose armado en los talleres de Durán. El carro N<sup>o</sup> 577, de la cuadrilla de puentes, estuvo en la Y en frente de la Estación de Yaguachi cuando los Informantes estaban en Yaguachi.

Afirman que todo el material encontrado se halla en regular estado y observan que los carros de pasajeros son malos, siendo los de primera idénticos á los que antiguamente poseía la "Panamá Railroad", y talvez los mismos. Sus propias observaciones son más bien contradictorias, y no toman en consideración el hecho de que el ferrocarril de Panamá tiene 60 pulgadas de ancho, mientras que esta línea no tiene sino 42, y que los cuerpos de los carros de Panamá no podrían arrastrarse sobre esta línea, aun cuando se cambiaran los juegos de ruedas. Durante los dos últimos años, cuatro nuevos



carros de pasajeros han sido importados de los Estados Unidos, y dos han sido construidos en los talleres de Durán. Hay tantas relaciones falsas en el Informe que es cosa difícil considerarlo seriamente.

## Informe Adicional

Esta parte del Informe cita artículos de los varios contratos que se han hecho de tiempo en tiempo entre el Gobierno y la Compañía, critica su lenguaje, y observa si, en opinión de los autores del Informe, los artículos han sido cumplidos. Es prácticamente una repetición del Informe Principal. Algunas de las deducciones son muy ingeniosas, mientras sus críticas sobre los contratos mismos me parecen enteramente impropias y no necesitan ser comentadas por mí.

Se cita el artículo 1º del Contrato de 14 de Junio de 1897, advirtiendo que ha sido reformado por la "Cláusula 13" y el "artículo 12" del Contrato de 1908, para deducir que las obras de madera ("puentes y acueductos") no son aceptables en un ferrocarril de carácter permanente, que la conexión entre Durán y Guayaquil se hace por medio de un "ferry boat" y que las factorías están en Durán y no en Guayaquil. En el Contrato de 1908 la Compañía convino en reemplazar tres grandes puentes de madera con estructuras de acero y mampostería, y de esto parece que han hecho la deducción ingeniosa y general que obras de madera, especialmente para "puentes y acueductos" no son aceptables. No dicen si esperan que la conexión entre Durán y Guayaquil se haga por túnel ó por puente, pero se oponen claramente que se haga por medio de un vapor, aunque Durán está separado de Guayaquil por unas tres millas del río Guayas. Es verdad que el Contrato primitivo tuvo la intención de poner los talleres en Guayaquil, pero todo esto ha sido cambiado por

convenios posteriores, de modo que no hay una observación pertinente en la crítica.

Citan el artículo 21 del primer contrato, y advierten que ha sido reformado por el Contrato del 20 de Setiembre de 1904, diciendo que la Compañía no ha cumplido sus obligaciones en lo que se refiere á puentes y á reemplazar las cercas de propiedad particular. Las cercas en este país son generalmente ó tapias de lodo ó zanjas, y el suscrito no conoce en donde la Compañía no haya cumplido con lo pactado.

El Informe sostiene que el artículo 22 del Contrato de 1897 y la cláusula 12 del Contrato de 1898, especificando el material rodante, son muy vagos y que deberían haber especificado el tipo y la cantidad. Dicen que el artículo 29 (Contrato de 1897) en lo que se refiere á la construcción de la línea fue anulado.

Los autores del Informe no creen que un Ingeniero del Gobierno haya aprobado las Estaciones, acueductos y puentes. El hecho de que el Ingeniero del Gobierno, el Ministro de Obras Públicas y el Ministro de Hacienda, autorizan el pago de estas obras, como satisfactoriamente concluidas, nada parece significar para estos señores.

Dicen que no tienen Informe alguno de los Ingenieros sobre que el material rodante era adecuado, pero el Gobierno lo ha aceptado y pagado, como arriba se indica.

Dicen que es sensible que los Ingenieros del Gobierno hayan autorizado las gradientes sobre que se construyó la línea, é inmediatamente después sigue la contradicción contradictoria de que la gradiente del contrato no se ha cumplido en ciertas curvas, á pesar de su declaración anterior de que los Ingenieros del Gobierno habían aprobado los perfiles.

La declaración de que las curvas fuesen construidas con radio de menos de 60 metros es simplemente una repetición y queda contestada detalladamente en el Informe Principal, así como también las críticas sobre curvas reversas, taludes en cortes y

terraplenes, número de durmientes empleados y lastre.

Los Informantes creen que ningunas mejoras se han efectuado en los muelles de Guayaquil y Durán. Suponemos que tengan esta creencia porque no encuentran construcciones nuevas. El ojo 24 de este Informe demuestra lo que se ha hecho, y la cantidad de dinero reservada para trabajos que todavía hay que hacer.

Como testimonio nuevo de la manera negligente é indiferente con que estos señores han desempeñado sus deberes, llamamos especial atención á su Informe sobre lanchas. Si no tenían la inteligencia suficiente para hallar las cuatro nuevas lanchas, y para cerciorarse de que eran nuevas, podrían haber pedido datos sobre este asunto.

Esto nos trae otra vez á la cuestión de gradientes en la división montañosa, y sobre lo cual hemos dicho, que hubo aprobación por el Gobierno y que además todas estas cosas fueron de una vez resueltas y arregladas por el "Contrato de Transacción" de 1908. El Considerando quinto de esta transacción dice: "Que han surgido varias diferencias entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, las que han sido sometidas á un Tribunal de Arbitros... etc", y el Considerando décimo segundo reza: "Que la Compañía del Ferrocarril necesita más fondos para la reparación y equipo de la línea, para pagar sus deudas y proveerse del capital necesario para la administración del ferrocarril y considerando las partes contratantes la necesidad y conveniencia de un arreglo amigable, mediante concesiones mutuas, para colocar á la Compañía sobre una base sólida y satisfactoria, han convenido en las siguientes bases de transacción definitiva de todas las diferencias pendientes". En este contrato cierta suma se asignó para efectuar las mejoras acordadas como necesarias, según plan anexo que estipuló las mejoras que debían hacerse, etc., y en la misma cláusula se confiere á la Junta Directiva ciertos poderes discrecionales al respecto. El Art. 19 dice: "El Gobierno, la Compañía del Ferrocarril y los Tenedores de Bonos aceptan este arre-

glo como transacción definitiva sobre todos los reclamos, controversias y diferencias que han surgido, y cada una de las partes se obliga á cumplir fiel y honradamente las estipulaciones de este contrato. . . .” El Art. 20 que en cuauto no sean alterados por este contrato, los Contratos del 14 de Junio de 1897 y del 26 de Noviembre de 1898, quedarán vigentes.

El Contrato de Transacción de 30 de Setiembre de 1908, que resolvió y canceló todas las diferencias con respecto á la construcción y administración del ferrocarril entónces existentes, entre la Compañía y el Gobierno del Ecuador, determinó específicamente cuales eran los trabajos ó las cosas que debía hacer la Compañía para que quedase entendido que hubiera cumplido sus obligaciones según contratos. Por lo tanto, la Compañía no tuvo otras obligaciones en cuanto á construcción, después del Contrato del 30 de Setiembre de 1908, que las enumeradas en el plan anexo á este Contrato.

Para demostrar que la Compañía del Ferrocarril ha cumplido de buena fe las estipulaciones expuestas en aquel Contrato, transcribimos la siguiente carta que usted dirigió al Sr. Ministro de Obras Públicas, con fecha 7 de Marzo de 1911, mostrando los trabajos que la Compañía ha efectuado y la cantidad de dinero expendida.

Quito, 7 de Marzo de 1911.

Sr. Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Muy señor mío:

“Estamos informados de que los Comisionados nombrados por el Gobierno están ahora listos para presentar su Informe y para conocimiento de usted nos permitimos someter un extracto de los desembolsos hechos por la Compañía del Ferrocarril bajo el Art. 10 del Contrato de 30 de Setiembre de 1908, junto con extracto de tales otros trabajos que los Directores juzgaron esencialmente necesarios para proteger los intereses de la Compañía del Ferrocarril. Bajo el Contrato de 30 de Setiembre de 1908, destinó para

mejoras el producto de \$ 559.000 en Bonos de preferencia; habiéndose vendido estos Bonos á 85, la Compañía recibió en sueros 948 600."

"El Contrato estipula que "Estos fondos serán aplicados por la Junta Directiva de acuerdo con el Art. 14 del Contrato, según el plan anexo, pero en caso de que la Junta Directiva lo juzgue conveniente sustituir otras obras en lugar de las que se indican en el plan anexo, dando preferencia á las más urgentes y útiles, tendrá amplio poder para hacerlo, previa la aprobación del Gobierno. Los Directores han dado la preferencia á cierto trabajo que era de esencial importancia, pero al mismo tiempo llevando á cabo las mejoras mencionadas en el plan anexo."

"El plan anexo estipula las siguientes mejoras:

- 1.—Los muelles de la Compañía del Ferrocarril en Guayaquil y Durán serán mejorados.
- 2.—Se proveerán cuatro nuevas lanchas.
- 3.—Los actuales rieles de las primeras catorce millas de la línea serán reemplazados por rieles de 55 libras.
- 4.—Los puentes en millas 13½, 21 y 113 serán reemplazados con puentes de acero.
- 5.—Se harán los trabajos necesarios para permitir el libre pasaje del agua lluviosa entre Chasqui y Quito.
- 6.—Serán reconstruidos, por lo menos, cien carros de carga.
- 7.—Se proveerán dos nuevas locomotoras marca "Shay".
- 8.—Las actuales locomotoras serán puestas en buenas condiciones.
- 9.—Se proveerán seis nuevos carros de pasajeros de buena calidad.
- 10.—Los talleres de Durán serán trasladados á un lugar más sano y cómodo, y se proveerá nueva maquinaria donde sea necesario.
- 11.—Las habitaciones necesarias para los trabajadores serán construidas.
- 12.—La línea telegráfica del Ferrocarril será reparada y puesta en buenas condiciones.

“Nos tomamos el placer de manifestar á Ud. que todas las mejoras arriba expuestas, junto con los materiales, han sido suministrados, con las siguientes excepciones:

“a) La traslación de los talleres de Durán á un lugar más sano.

“Con respecto á este requisito los Directores encontraron, después de una cuidadosa investigación, que no había sino dos puntos en la línea del ferrocarril donde se podría colocar los talleres económicamente, á saber: Durán ó Ambato. Los planos para la traslación de los talleres á Ambato fueron presentados al Gobierno y aprobados por él, y Comisionados fueron nombrados por el Gobierno para fijar la situación y hacer la valuación de los terrenos requeridos para el objeto. Estos Comisionados hicieron los arreglos para la situación y fijaron un valor de mil sueres la cuadra sobre terrenos que no tenían ningún valor en el mercado, los cuales no podrían venderse hoy por trescientos sueres la cuadra. Aunque el precio fijado era excesivo, la Compañía del Ferrocarril convino en pagarlo, y considerando el asunto como arreglado, desarmó una gran cantidad de su maquinaria en Durán, cargándola en carros para ser trasladada á Ambato.

“Al saber la intención de la Compañía de trasladar sus talleres y de expender de doscientos á trescientos mil sueres en la erección de talleres, edificios, etc., en Ambato, y de gastar en esa ciudad por lo menos \$ 50.000 mensuales en sueldos á los empleados, los ciudadanos de Ambato protestaron contra la traslación de los talleres á su localidad, y en vista de sus protestas el Gobierno ordenó que la Compañía abandonase la idea de remover sus talleres de Durán, y se negó á apoyar á la Compañía en conseguir los terrenos necesarios en Ambato. La Compañía, al recibir la orden del Gobierno exigiendo que los talleres no se erijan en Ambato, tuvo que abandonar la idea, aunque había hecho fuertes gastos. Por lo tanto, tuvimos que retener los talleres en Durán y hacer las mejoras necesarias en aquel lugar.

“Tenemos mucho gusto en participar á usted que

tras muchas dificultades y grandes gastos y demoras, la Compañía ha adquirido una sección de terreno á orillas del río Guayas cerca de Durán, y se propone trasladar los talleres á dicha propiedad, y construir casas adecuadas sobre planos modernos, con el objeto de proveer habitaciones sanitarias para los empleados; todo esto tan pronto como se hagan los arreglos necesarios.

"b) La compra de dos locomotoras "Shay".

"Después de investigaciones, los Directores tuvieron que decidir que las locomotoras "Shay" no podían emplearse ventajosa mente en este ferrocarril, y muchas otras mejoras fueron sustituidas en lugar de los \$ 40,000 destinados para la compra de estas locomotoras.

"Adjunta encontrará usted una lista de los trabajos y mejoras efectuadas, y los desembolsos hechos por esta Compañía en cumplimiento del Art. 10 del Contrato del 30 de Setiembre de 1908.

"Le llamamos la atención respetuosamente al hecho de que, mientras el Contrato del 30 de Setiembre de 1908, sólo estipuló la suma de \$ 948,600 para mejoras, la Compañía ha expedido en efectivo la suma de \$ 1'117,552,21, ó sea \$ 168,952,21 en exceso de la suma estipulada en ese Contrato.

"Esto se ha hecho á pesar del hecho de que el Gobierno del Ecuador no ha cumplido con ninguno de los términos y condiciones del Contrato del 30 de Setiembre de 1908, en cuanto á hacer frente á sus obligaciones con la Compañía del Ferrocarril y con los Tenedores de Bonos, estando ahora en mora sobre todos los pagos de intereses y amortización por más de un año, y debiendo al presente más de \$ 1'200,000 sobre esta cuenta; y además, el Gobierno ha dejado de cumplir sus obligaciones referentes al pago de la cuenta de transportes, debida á la Compañía del Ferrocarril hace diez y ocho meses.

De Ud. atto. y S. S.

The Guayaquil & Quito Railway Company.

(f.) Archer Harman,

Presidente".

## GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY

CONSTRUCCIONES NUEVAS Y MEJORAS HECHAS DE ACUERDO CON EL  
CONTRATO ENTRE LA GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY,  
LOS TENEDORES DE BÓNOS Y EL SUPLENDO GOBIERNO DEL ECUADOR,  
DE SEPTIEMBRE DE 1908.

Número de la Contabilidad.	DESCRIPION DE LA OBRA.	Costo hasta Enero 31 de 1911.	Suma en reser- va para obras adicionales.
13	Reparaciones á los muelles de Durán y Guayaquil.....	\$ 8.411,11	\$ 13 588,89
1	Cuatro lanchas nuevas construidas de acero.....	46.630,54	
14	Colocación de rieles nuevos desde Durán á Yaguachi.....	91.789,48	30.000,00
9 y 49	Nuevos puentes en Yaguachi, Milagro y Guamote.....	130.981,95	31.984,71
11	Construyendo puentes, forrando túneles y ensanchando cortes desde Gotopaxi á Quito.....	47.274,39	
8	Reconstrucción de cien carros de carga.....	121.418,50	
4	Reconstrucción de las locomotoras.....	40.867,43	35.000,00
5	Nueva maquinaria para los talleres de Durán.....	67.480,50	
2, 23 y 24	Seis nuevos carros de pasajeros....	42.076,26	
13	Construcción de casas para los obreros.....	1.272,00	23.068,00
35	Reconstrucción de la línea telefónica.....	36.598,13	
15	Ramal en Barraganetal.....	431,31	
17	Construcción de muros para proteger los terraplenes del río desde milla 86 hasta milla 117.....	22.662,41	
26	Tendiendo lastre nuevo entre Machachi y Quito.....	\$ 22.598,74	



19	Nuevos puentes entre Luisa y Urbina.....	13,936,93	
21	Construcción de un tanque de 50.000 galones en la milla 80....	3,385,15	
25	Nueva fundición de ladrillos para las calderas de Durán.....	450,00	
16-28-29-31	Ensanchando cortes angostos y desagües desde Bucay á Chasqui... ..	37,327,07	
30	Recemplando alcantarilla de madera en Palmira con bóvedas de pie de 15 pies.....	10,633,59	8,134,...
31	Ferrando un túnel en la milla N.º 207	4,384,97	
32	Tanque de 50.000 galones exigido en Durán.....	3,556,02	
34-68-75	Nueva Estación, patio y casa para empleados en Latacunga.....	5,878,11	3,311,69
35	Removiendo una acequia peligrosa en Guamo.....	56,32	
36	Recemplando alcantarilla de madera en Sibambe, con una de piedra.....	788,97	901,63
39	Rellenando debajo del puente de Cusungo.....	2,378,70	
40	Tendiendo durientes de guayacán con los correspondientes pernos, clavos etc., de Ambato á Quito...	60,118,20	27,069,00
43	Construcción de un muro en la milla 63.....	722,61	
45	Ramal en la milla 100,8.....	200,...	
46	Construcción de una bodega en Palmira.....	815,61	386,39
47	Ramal en la milla 86.....	802,00	
52	Alcantarillas de piedra entre Guamo y Luisa.....	5,404,...	
54	Reconstrucción del Hospital en Huigra.....	113,28	
56	Alcantarillas de piedra entre Palmira y Tixán.....	957,86	
59	Construcción de seis jaulas nuevas...	102,30	9,349,70
60	Mamparas de alambres para las casas en Bucay.....	699,69	
62	Tanques de hierro de 15.000 galones exigidos en Bucay.....	2,630,23	
67 y 68	Desván en la línea de Pueblo Viejo	878,95	24,698,40
69	Ramal en kilómetro 415.....	462,65	
70	Nueva bodega de mampostería en Durán.....	6,608,09	
74	Nuevas alcantarillas entre Cotopaxi y Quito.....	3,004,48	2,594,52
76	Ramal en Ambato.....	937,10	
77	Construcción de una bodega en San Miguel.....	536,51	
78	Construcción de muros á lo largo del río entre Bucay y Palmira...	1,005,73	
79	Nuevo tanque de 60.000 galones en Abasí.....		1,680,00
81	Nuevo tanque de madera de 60.000 galones en Latacunga.....	5,091,00	
82	Armadura en las millas 86 y 87 rellenada y remplazada por alcantarillas de mampostería.....	1,060,00	
83	Construcción de un depósito para aceites en Durán.....	1,297,00	

84	Tendiendo lastre entre Bucay y Huíra.....	18,500,00	
85	Durmientes de Pino entre Yaguachi y Bucay, reemplazados por 11,500 durmientes de Guayaquil.....	98,700,00	
87	Durmientes de Pino entre Luisa y Rio- bamba reemplazados por 16,000 durmientes de Guayará.....	41,958,00	
88	Renovación de los vapores "Colón" y "Durante".....	7,644,00	
89	Nueva estación en Milagro.....		2,500,00
90	Nueva estación en Namajito.....		2,500,00
91	Nueva estación en Tisane.....		1,500,00
92	Nueva estación en Ambato.....		3,000,00
93	Renovación de la estación de Alausí		1,000,00
94	Renovación de la estación de Cims- mele.....		1,000,00
	Centros de los nuevos de pasajeros (material de galeja en Durán).....	32,000,00	8,000,00
	Nuevos asientos para todos los co- ches de pasajeros.....	10,000,00	1,000,00
	Plantado y reparando todo el equipó (material ya llegado en Durán).....	30,000,00	10,000,00
	<b>Total.....</b>	<b>\$ 117,552,21</b>	<b>\$ 27,081,60</b>

Para concluir, desearía añadir que, después de haber examinado cuidadosamente los archivos de la Compañía del Ferrocarril, estoy convencido de que ninguna justa crítica puede hacerse de los materiales empleados; toda precaución se tomó para conseguir lo mejor. Fueron obtenidos los servicios del eminente ingeniero Theodore Cooper, para decidir sobre todos los planos de construcciones de acero empleadas en esta obra, y en ningún caso fueron cambiados los planos que él había aprobado. Tanto es así que ocurrió lo siguiente: Los Directores Ingleses habían hecho contratos en Inglaterra por los puentes que iban á tenderse sobre las cañadas de Alausí y Chucos. Dichos puentes habían sido embarcados; y no obstante, como los planos fueron sometidos posteriormente al señor Theodore Cooper y condenados por él, estos grandes viaductos, que costaron á la Compañía más de 30.000 libras esterlinas, fueron relegados á la pila de hierro viejo en Durán. Nuevos viaductos pues, de acuerdo con las especificaciones del señor Cooper, fueron pedidos y ahora cruzan estas quebradas.

No puede haber duda de que los ingenieros encargados de esta obra trabajaron por los mejores intereses del Gobierno y de la Compañía, cuando viendo que no se podía conseguir en este país durmientes

en cantidad suficiente, se hicieron completos experimentos con las maderas de Chile y otros países; encontrándose que el pino de Oregón y la madera colorada de California eran las mejores para las condiciones de aquí. El resultado ha demostrado la exactitud del juicio de los ingenieros, pues muchos de los durmientes de pino y madera colorada, que se colocaron en esta línea doce años há, todavía se hallan en buenas condiciones, y están prestando buen servicio. No era una economía para la Compañía del Ferrocarril usar el pino de Oregón y la madera colorada de California, puesto que cada durmiente costaba en Durán por lo menos \$ 1,50.

Es de lamentar que los señores nombrados para inspeccionar el ferrocarril no fuesen capaces de apreciar la inmensidad de la obra efectuada. Es de sentir que les haya sido posible ignorar ahora que este ferrocarril, sobre el deseo anhelado y la petición expresa del Gobierno, fue puesto en explotación á medida que cada sección iba concluyéndose. Asombra de que no se hayan penetrado de que es enteramente imposible explotar ningún ferrocarril, ó ninguna sección de ferrocarril, por espacio de diez ó doce años sin que suceda ciertos desgastes, así como de que es en el buen nombre de la Compañía del Ferrocarril que tan pronto como han ocurrido dichos desgastes, éstos han sido reparados á costa de la Compañía, aunque es bien conocido que dichas secciones estaban explotadas con grandes pérdidas de la Compañía del Ferrocarril, solamente para la conveniencia del público.

A. A. Bond.

Ingeniero en Jefe.

