

52
EXPOSICION

DEL

CONTRATISTA DEL FERROCARRIL CENTRAL

A LAS HH. CAMARAS LEGISLATIVAS

DE 1890



QUITO

—
IMPRENTA DEL CLERO

—
1890

1910

9866

C1892

no 615



EXPOSICION
DEL
CONTRATISTA DEL FERROCARRIL CENTRAL
A LAS HH. CAMARAS LEGISLATIVAS
DE 1890.

Excelentísimo Señor:

Tengo la honra de poner en vuestro conocimiento el estado en que se encuentra la Empresa del Ferrocarril Central, creada por la ley de 9 de agosto de 1887.

El artículo 2º de mi contrato me imponía la obligación de comenzar los estudios técnicos dentro de seis meses después de firmado, y los trabajos de construcción dentro del año siguiente, debiendo quedar concluida la obra diez años después de principiadlos estos trabajos, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Apresurándome á cumplir con estas obligaciones, contraté con dos competentes ingenieros, en el mes de noviembre del mismo año

de 1887, es decir, tres meses antes de vencerse el plazo, el estudio y trazado de la línea entre Bahía y Chone. Estos ingenieros dieron cima á su tarea en el mes de marzo de 1888, y habiendo encontrado más conveniente para punto de partida de la línea la misma población de Caraquez, puse esta circunstancia en conocimiento del Excmo. Sr. Presidente de la República, y le envié el plano correspondiente, con fecha 3 de diciembre de 1887. A esto se me contestó con fecha 14 del mismo mes y año, por el órgano del H. Sr. Ministro de lo Interior en el Despacho de Obras Públicas, que S. E. el Presidente había aprobado el plano y el punto de partida de la línea. (Documento A)

De esta manera la comunicación servida por buques de vapor entre el punto de partida del ferrocarril y la población de Caraquez, prevista en el artículo 3º del Contrato, quedó absolutamente innecesaria, pues que esos dos puntos vinieron á ser uno mismo.

Los trabajos de construcción fueron empezados el día 13 de febrero de 1888, es decir, un año justamente antes de vencerse el plazo señalado por el artículo 2º; y su inauguración fué solemnizada con la presencia del Sr. Jefe Político y demás autoridades y vecinos notables del Cantón Sucre. Así lo anuncié con fecha 12 del mismo mes, al Excmo. Sr. Presidente de la República, por órgano del H. Sr. Ministro de lo Interior y Obras Públicas. El acta respectiva fué publicada en el periódico oficial núm. 386. (Documento B)

Para entrar en posesión de las rentas de las Aduanas de Manabí, asignadas á esta empresa, otorgué la garantía exigida por el artículo 11º del contrato, á satisfacción del Poder

Ejecutivo, y las copias de las correspondientes escrituras fueron enviadas al Supremo Gobierno por órgano de la Gobernación de Manabí. (Documento C)

En consecuencia, empecé á recibir esas rentas al tenor de lo dispuesto en el artículo 10º del mismo contrato.

El artículo 13º me impuso la obligación de abrir una trocha entre Chone y Santo Domingo, dentro del año siguiente al de elevado á escritura pública el contrato, y refeccionar el camino nacional existente entre Santo Domingo y esta Capital. Para llenar la primera de estas obligaciones contraté la apertura de dicha trocha el día 22 de febrero de 1888, con los Sres. Marco Antonio Andrade y Braulio Hidalgo. (Documento D)

Y para el cumplimiento de la segunda comisioné á mi agente en esta Capital, Sr. Coronel Dr. D. Floresmilo Zarama, quien llenó su comisión debidamente. (Documento E)

Con fecha 14 de diciembre de 1888 comuniqué á la Gobernación de Manabí y al Supremo Gobierno la conclusión de la trocha entre Chone y Santo Domingo, é indiqué la conveniencia de establecer un correo semanal por la nueva vía. (Documento F)

Desgraciadamente el correo no se estableció á pesar de que se presentaron contratistas que daban las necesarias garantías, y de que ofrecían hacer gratis el primer viaje de ida y regreso. (Documento G)

Debo hacer notar que cuando se celebró el contrato para la construcción del ferrocarril, se creía que el camino entre esta Capital y Santo Domingo exigía sólo pequeñas reparaciones, en atención á que no hacía mucho tiempo se

habían invertido sumas considerables del Tesoro Nacional en la mejora de esa vía; pero esto fué una equivocación, de tal manera que, aunque he gastado bastante dinero en la refección del camino, como lo prueba, entre otras obras, el puente de Naranjal, mejor que los que han costado al Gobierno \$ 12,000, el camino exige todavía mayores gastos, debido, entre otras causas, al acarreo de maderas, que en vano han tratado de impedir órdenes terminantes del Gobierno.

Bien sabido es, además, que nuestros caminos tienen que reconstruirse cada año, sino cada seis meses, y lo confirma lo acaecido recientemente en el camino de Guaranda á Babahoyo, en cuya reparación el Gobierno, deseoso siempre de mejorar la comunicación con la costa, ha hecho fuertes gastos que han resultado infructuosos porque el invierno ha destruído las obras ejecutadas.

En virtud de la autorización que el artículo 5º del contrato concede al Supremo Gobierno, éste, á fines de 1888, es decir, antes de vencerse el plazo que señala el artículo 2º para dar principio á los trabajos de construcción, comisionó al acreditado Ingeniero Nacional, Sr. J. Gualberto Pérez, para inspeccionar el estado de los trabajos. Del informe del Sr. Pérez, fechado el 23 de enero de 1889 y publicado en el número 21, año 2º del "Diario Oficial" tomo los siguientes párrafos, como comprobantes de lo que dejo expuesto, y, por consiguiente, de que he llenado perfectamente todas las condiciones que el contrato me impuso. Dice así el informe: "Los trabajos ejecutados son los siguientes:

1º Refección del camino de herradura

entre Quito y Santo Domingo, en el cual se han limpiado las ramas que obstruían el paso, quitado varios derrumbos, colocado el puente de "Yamboya" y reparado la cubierta del puente de "Naranjal," en todo lo que se ha gastado la suma de

\$ 2,180,00

2º Estudios definitivos de Ingeniería entre Bahía y Chone, en cuyos planos constan: trazado de la vía en la escala 1 á 1000, con sus curvas y radios de curvatura. Perfil longitudinal del trayecto en la escala de 1 á 100, indicando la gradiente, número de puentes, acueductos, albañales, etc.; y perfiles trasversales en la escala de 1 á 100, tomados cada veinte metros en toda la longitud de la línea. En dichos estudios se han invertido.

5,300,00

3º Construcción del primer kilómetro del terraplén del ferrocarril, en estado de recibir durmientes. El movimiento de tierra asciende á veinte mil metros cúbicos, y el costo á

14,800,00

4º Apertura de la trocha de Chone á Santo Domingo, la que tiene 175 kilómetros de longitud y 10 metros de latitud, habiéndose construído los tambos en los lugares denominados "Zapallo" y "La Morena," á orillas de los ríos del mismo nombre, y colocado siete

Pasan \$ 22,280,00

Vienen \$ 22,280,00

puentes provisionales. En este trayecto, que ocupa la trocha, se han hecho estudios preliminares de ingeniería para el trazado de la vía férrea. El camino actual, con algunas reformas, se puede convertir en un buen camino de herradura, y por ahora, puede hacerse el viaje, á bestia, de Bahía á Quito, en siete días, sin dificultad. Todos estos trabajos se estiman en

25,000,00

5º La Factoria, que está situada á orillas de la Bahía, tiene máquinas de aserrar, acepillar y taladrar movidas por vapor. Hoy se encuentra en actividad preparando material para la construcción de la Estación del Ferrocarril en Bahía. Su costo hasta la fecha es de

5,386,80

6º Para no perder tiempo, el empresario pagó por indemnizaciones de la faja de terreno del terraplén del primer kilómetro, hasta que el Supremo Gobierno haga la expropiación del terreno ocupado y abone al empresario lo pagado, de conformidad con el artículo del contrato. Estas indemnizaciones según recibos ascienden á

333,20

7º El valor del material y herramienta, es el siguiente:

En material fijo de hierro.	4.700,00
En durmientes.	500,00
En herramientas.	2,300,00

Suman \$ 60,500,00

Este informe fué confirmado dos meses después, el 1º de abril de 1889, por el ingeniero oficial, Sr. Santiago M. Basurco, quien fué expresamente á Bahía con ese objeto. Este otro informe corre publicado en el número 42 del "Diario Oficial" y entre otras cosas afirma que los terraplenes estaban bien construídos.

El Sr. Ingeniero Pérez, en otro informe dirigido al Sr. Director de Obras Públicas, con fecha 13 de octubre de 1890, y que se ha publicado en el núm. 154 del "Diario Oficial," dice lo siguiente:

"Su Excelencia el Presidente de la República, me hizo la distinción de que lo acompañara en su viaje que emprendió en el mes de agosto próximo pasado, con el objeto de hacer la visita oficial á las provincias de la costa, remediar sus necesidades y efectuar todas las reformas conducentes al mejoramiento en el orden público y económico. Sin entrar en la exposición de las medidas acertadas que S. E. tomó á este respecto, puesto que no me corresponde, doy el presente informe sobre los puntos que á continuación se expresan:

.....
3º Ferrocarril Central.

Hace nueve meses que di mi informe relativo á esta línea, en el que especificué los trabajos ejecutados, y el valor de ellos y de los materiales existentes, todo lo que entonces ascendía á sesenta mil sucres, á lo que hay que agregar el gasto de diez mil sucres que importó el 2º kilómetro; de tal manera que lo gastado hasta la fecha asciende á setenta mil sucres. Entonces y hasta hoy, ya por la prensa, ya por dichos de particulares, sin ningún fundamento, han tachado dicho informe de pomposo, lucido,

apasionado, y tomando como los *únicos* verdaderos y exactos los informes de los señores ingenieros López y Basurco; y hoy que es llegada la ocasión haré una ligera explicación de los hechos y cual ha sido mi modo de proceder en este asunto, para conocimiento del público. Al apoyar desde su origen la empresa del ferrocarril de Bahía á Quito, mi único móvil fué la convicción íntima que tengo, que de todos los ferrocarriles posibles en el país, es el que puede llevarse á cabo, ora por lo favorable del terreno por el que tiene que atravesar, ora porque no es grande la distancia que media entre la costa y la Capital, ya porque el contrato asegura el interés del capital, único medio de conseguir capitales extranjeros y llevar á cabo la obra, y ya en fin porque estoy convencido que el empresario Sr. I. Palau es persona honorable.”

Para abundar más en pruebas me permito citar también aquí el informe elevado al Supremo Gobierno, con fecha 8 de febrero de 1889, por el Sr. Gobernador de Manabí, que lo era entonces el muy probo é ilustrado Sr. Dr. Andrés Fernández Córdova, informe inserto en el número 27 del “Diario Oficial” del mismo año.

Desde entonces, es decir, desde que los dos ingenieros citados visitaron y examinaron las obras del ferrocarril, las sumas invertidas han ascendido así:

Estudios técnicos definitivos de Bahía á Chone y preliminares entre Chone y Santo Domingo.	\$ 5,824,70
Construcción de 2 kilómetros de terraplén, listos para recibir durmientes.	24,047,95

Pasan \$ 29,872,65

	Vienen \$ 29,872,65
Indemnizaciones de terrenos, gasto que según contrato corresponde al Gobierno.	333,20
Material fijo, en rieles de acero, eclisas, tornillos, etc.	4,724,10
Durmientes.	500,00
Factoria con máquinas de labrar madera movidas por vapor.	7,910,63
Herramientas y útiles para el trabajo de terraplenes.	2,628,78
Trocha de Chone á Santo Domingo.	25,000,00
Reparaciones del camino entre Santo Domingo y Quito.	2,992,66
Gastos generales de administración.	5,303,67
	<hr/>
	\$ 79,265,69

El artículo 30 del Contrato dice textualmente así:

“Art. 30—Si el ferrocarril no estuviese *concluido* dentro de los plazos estipulados en el artículo 2º cesará el abono y pago de intereses por todo el capital empleado y por el tiempo de la mora. Igual cesación tendrá lugar siempre que, comenzada la obra, se suspendan los trabajos de construcción por más de un año, en cuyo caso el empresario perderá los intereses correspondientes á la interrupción que exceda del año consecutivo.”

Faltando aun más de ocho años para vencerse el plazo estipulado para la conclusión del ferrocarril, y no habiéndose interrumpido los trabajos de construcción por más de un año, es evidente que no ha llegado el caso de aplicar

las disposiciones del artículo que dejo copiado.

El Art. 31 dice:

“Art. 31—Este contrato caducará y quedará de hecho resuelto si el empresario no diese principio á la obra dentro del plazo fijado en el artículo 2º, debiendo entenderse por principio de la obra el empleo en ella, por lo menos, de \$ 30,000; bien sea en trabajos sobre el terreno, bien en introducción de útiles y materiales destinados al ferrocarril.”

Habiendo demostrado ya con documentos fehacientes que he dado principio á la obra dentro del plazo fijado en el artículo 2º, y que he invertido en ella, en trabajos sobre el terreno y útiles y materiales no sólo los \$ 30,000 exigidos por el contrato, sino más del doble de esa suma, es también evidente que no hay lugar á caducidad, porque el único caso en que ella pudiera declararse, según el texto expreso del mismo contrato, sería cuando yo no hubiera invertido en la obra dichos \$ 30,000.

Las cantidades que he recibido de las Aduanas de Manabí ascienden á \$ 105,740,95 hasta el mes de agosto de 1889, y desde entonces se suspendió la entrega de los productos de dichas Aduanas. En esta suma están comprendidos veinte mil trescientos veinte sucres que se me dieron en órdenes contra la Tesorería de Hacienda del Guayas, con plazos de uno á seis meses, y que por no haberse pagado á su debido tiempo me causaron pérdidas de gran consideración; y el resto de la referida suma recibida de las Aduanas ha consistido en su mayor parte en pagarés del comercio á seis meses plazo, cuyos descuentos representan una pérdida de importancia para mí.

Las entregas de los productos de las Adua-

nas se suspendieron, como dejo dicho, desde el citado mes de agosto de 1889, sin que precediera decisión arbitral, como debió ser en exrta justicia, y no obstante que cuando esas entregas excedieron de los \$ 100,000 asegurados por la garantía ya otorgada, presenté nueva garantía, y que manifesté entonces al Gobierno, que la línea telegráfica de Manabí á Daule, de mi propiedad, y los materiales, máquinas y demás valores existentes para la obra del ferrocarril, representaban otra garantía cuyo valor no era menor que el de otros cien mil sueres.

Después de haber inaugurado los trabajos del ferrocarril, y de haber llenado suficientemente las obligaciones que el contrato me impone, dediqué mis esfuerzos á procurar los elementos necesarios para asegurar la conclusión del ferrocarril dentro del plazo fijado, que no espirará hasta el 11 de febrero de 1899. En consecuencia, celebré un contrato para la continuación de los trabajos de terraplén, y partí á Europa en busca de los capitales necesarios para la obra, pues es notorio que éstos no pueden conseguirse en Sur América, ni obras de esta clase pueden ejecutarse con fondos particulares, sino por medio de compañías anónimas; en previsión de lo cual el artículo 26 del contrato me autoriza para asociarme á otras personas dentro ó fuera de la República para su ejecución, y el Gobierno se obliga á reconocer cualquiera sociedad ó compañía que se forme al efecto, con los mismos derechos y obligaciones.

Venciendo inmensas dificultades que no escapan á vuestra sabia penetración, siendo una de las más graves la que emana de la falta de pago de los intereses de la deuda externa de la

República, logré formar en Londres la Compañía del Ferrocarril Central del Ecuador, Limitada, (The Ecuador Central Railway Company, Limited) registrada legalmente el día 20 de noviembre de 1889, compuesta por banqueros de los más respetables y presidida por los Sres. Forwool Brothers y Cía., una de las casas más ricas y acreditadas en Inglaterra. El Supremo Gobierno por conducto del Sr. Cónsul General de la República en París, ha recibido detallados informes sobre la existencia real y legal de la Compañía, y sobre la honorabilidad de las personas que la dirigen.

La Compañía, una vez constituída, envió al reputado ingeniero inglés Mr. Charles Clegg para que recorriera la ruta que debe seguir el ferrocarril, é informara acerca de su costo y demás circunstancias relacionadas con la empresa. En efecto, el Sr. Clegg llegó al Ecuador en los primeros días de diciembre último, y después de recoger todos los datos necesarios regresó á Londres á dar cuenta de su comisión.

En estas circunstancias, y cuando ya había presentado personalmente en París al Sr. Cónsul General del Ecuador, los documentos comprobantes de la formación de la Compañía inglesa y de su efectiva responsabilidad, el Supremo Gobierno tuvo á bien promover un juicio arbitral para decidir sobre la existencia legal de mi contrato, siendo así que el texto del mismo contrato, en su artículo 31, ya citado, establece como único caso de caducidad aquel en que yo no hubiere dado principio á la obra dentro del plazo fijado en el artículo 2º, entendiéndose como principio de la obra el empleo en ella, por lo menos, de treinta mil sucos, bien sea en trabajos sobre el terreno, bien

en introducción de útiles y materiales destinados al ferrocarril. Que yo he llenado, en tiempo oportuno, esta condición, empleando en la obra, no sólo los treinta mil sueres exigidos, sino más del doble, está suficientemente probado con los informes oficiales de los ingenieros comisionados ad-hoc, de que ya he hecho mención.

Es de mi deber observar también, que la promoción del juicio arbitral, en los momentos en que tuvo lugar, puso en peligro la consecución del capital extranjero necesario para la realización de la obra del ferrocarril, y ha perjudicado gravemente mis intereses y mi crédito, puestos al servicio de una Empresa de grande utilidad nacional.

El informe del ilustrado ingeniero de la Compañía ha sido favorable, pero encuentra que, atentas las dificultades del terreno, el costo del ferrocarril será de £ 7,000 esterlinas por kilómetro, en vez de los \$ 30,000 previstos en el contrato. Por consiguiente, me veo en el caso de solicitar de las Honorables Cámaras Legislativas, actualmente reunidas, la modificación del contrato de 9 de agosto de 1887. Si algunas de estas modificaciones son favorables para la Empresa, otras lo son para los intereses nacionales; y en resumen, todas ellas vendrán á ser en bien de la República puesto que facilitan la buena y pronta construcción del ferrocarril, y con él quedará satisfecha una de las más imperiosas necesidades del país. No dudo, pues, que la sabiduría de las Cámaras Legislativas, inspiradas por el más desinteresado patriotismo, accederá á esta solicitud.

Al considerar las modificaciones que se os proponen, debéis tener presente primero: que

la garantía que se concede al capital que se invierte en el ferrocarril es el único gravamen que se impone la República en esta Empresa; segundo: que esta garantía tiene por principal objeto dar seguridad á los capitales extranjeros para que inmigren al país que tanto los necesita; tercera: que será inmensamente reproductiva, por el gran desarrollo que la riqueza nacional alcanzará, pues el ferrocarril pondrá en comunicación directa la Capital con el Océano, y atravesará feraces terrenos que se cubrirán inmediatamente de plantaciones de cacao, café, caña de azúcar, etc. que aumentarán incalculablemente las rentas fiscales; y cuarto: que es más que probable que esta garantía, en la práctica, vendrá á ser puramente nominal, porque los productos del ferrocarril, por las mismas razones ya expuestas, pagarán los intereses del capital.

El Sr. Clegg se encuentra de nuevo en esta Capital con el carácter de representante legal de la Compañía, y esta circunstancia contribuirá eficazmente á zanjar cualquiera dificultad que pudiera presentarse para la pronta realización de la importante obra del Ferrocarril Central.

La Compañía está preparada para acometer la construcción del ferrocarril tan pronto como sean aprobadas las modificaciones que solicita; y al pedirlos su aprobación lo hago impulsado por el deseo de que el ferrocarril se construya en el más breve término posible.

Excelentísimo Señor.

Quito, mayo 31 de 1890.

IGNACIO PALAU.

DOCUMENTOS.

A

República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras Públicas.—Quito, 14 de diciembre de 1887.—Sr. D. Ignacio Palau, Empresario del Ferrocarril de Bahía de Caraquez.—En contestación á la nota de U. fechada el 3 de los corrientes, le comunico que ha sido aprobado por S. E. el trayecto del punto de partida de la línea desde la población misma de Bahía, preferido al de San Vicente.—Si la Municipalidad de ese Cantón es dueña del terreno que se ha designado para estación, la patriótica cesión que hace de él, no puede menos de merecer la aprobación y aplauso del Poder Ejecutivo.—Dios guarde á U.—Firmado.—J. M. Espinosa.

B

República del Ecuador.—Jefatura Política y Comisaría General de Policía Municipal del Cantón Sucre.—Caraqez, febrero 13 de 1888.—Sr. Empresario del Ferrocarril Central.—Esta Jefatura se congratula, porque el día de hoy sea el designado para principiar los trabajos de construcción del Ferrocarril Central, que deseo tenga un feliz término por ser esta obra de gran significación ó importancia para la Nación en general, por la indicada inauguración me permito felicitar á U. en nombre del Supremo Gobierno y en el de esta Jefatura.—Para los efectos de los artículos 17 y 23 del Contrato que U. se sirve citarme, soy de sentir, que antes de continuar los trabajos que se van á principiar preceda la expropiación llevando las formalidades prevenidas por la ley en estos casos, para evitar las dificultades que se pudiesen presentar al ocupar terrenos que poseen los vecinos, hecho esto ante la autoridad correspondiente, se habrá cumplido con el requisito esencial y no tendrá la empresa obstáculo alguno en sus trabajos.—No obstante pongo este particular en conocimiento del Supremo Gobierno para que él designe ó resuelva lo conveniente.—Por lo que toca al artículo 23 del referido contrato esta Jefatura ha abierto un Registro para anotar en él todos los que se comprometan á trabajar en la línea férrea y no sean molestados en ningún servicio, pe-

ro debe la Empresa al celebrar algún contrato con individuos particulares, formularlo por escrito y éste dirigirlo á este despacho para tomar razón en el registro que he hecho mención, que esta autoridad cuidará tengan la cumplida ejecución.—Todos los que no estén en la forma indicada, no se reputan ante la ley sino como meros proyectos.—El infrascrito no puede proceder á poner á U. en posesión del terreno que se ha solicitado de propiedad municipal, porque tiene conocimiento que el I. Ayuntamiento ha suspendido los efectos de la concesión que U. cita, para reconsiderarla, una vez que las áreas de terreno pedidas por U. constituyen un punto de mucho estudio y de importancia para el reducido terreno que posee el Municipio para la población.—Todo lo que digo á U. en contestación á su oficio fecha 11 del mes que rige.—Dios guarde á U.—Firmado.—Francisco Avellán.

Ecuador.—Gobernación de Manabí.—Portoviejo, febrero 23 de 1888.—H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior y Obras Públicas.—Señor:—Por oficio fecha 15 del presente mes, el Sr. Jefe Político del Cantón Suere me dice lo siguiente:—“El Sr. Ignacio Palau, contratista del Ferrocarril Central, con fecha 11 de este mes entre otras cosas, me dice lo que á Usía copio: El día 13 del presente mes se principiarán los trabajos de construcción del Ferrocarril Central, lo que comunico á U. como agente que es del Poder Ejecutivo de la República, para los efectos de los artículos 15 y 23 del contrato.—Lo que tengo el honor de comunicar á Usía para su conocimiento y el del Supremo Gobierno, manifestándole al mismo tiempo que el día 13 designado por el Sr. Empresario, tuvo lugar la inauguración de los trabajos de construcción del mencionado ferrocarril, cuyo acto solemne tuvo efecto en presencia de la mayor parte de este vecindario, dándose lectura al acta que en copia adjunto á Usía. Satisfactorio para todos ha sido ya ver principiada la obra magna de regeneración para el país, pues ella constituye el verdadero progreso de los pueblos, por lo que el infrascrito se permitió felicitar al Sr. Contratista en nombre del Supremo Gobierno y en el suyo propio. Como el Sr. Palau en su comunicación arriba inserta, cita el artículo 17 del contrato en el que se dispone que el Supremo Gobierno pondrá á disposición del Empresario sin cargo ninguno para éste, la faja de terreno necesario para la construcción del ferrocarril, y como

en la que se ha principiado la obra, son de propiedad de esta Municipalidad, se desea saber quien indemniza el importe del terreno que está ocupando la línea, pues porque no se paralicen los trabajos se ha permitido continúen, inter el Supremo Gobierno resuelva lo que estime de justicia.—Dios guarde á Usía.—Firmado.—Francisco Avellán.—Dios guarde á Usía Honorable.—Firmado.—José Antonio María García.

Ecuador.—Gobernación de Mauabí.—Portoviejo, febrero 24 de 1888.—H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de lo Interior y Obras Públicas.—Señor: Por un olvido involuntario dejó de incluirse en mi oficio de ayer núm. 25 la copia del acta de inauguración de los trabajos del Ferrocarril Central, por lo cual me apresuro á remitir á US. H. para conocimiento del Supremo Gobierno.—Dios guarde á US. H.—Firmado.—José Antonio María García.

En Bahía de Caraquez, capital del Cantón Sucre, bajo los auspicios del floreciente Gobierno del Excmo. Sr. Dr. D. José María Plácido Caamaño y con asistencia del Sr. Francisco Avellán, Jefe Político del Cantón, Sr. D. Gerardo Estrada, secretario de la Jefatura, Sr. D. Ignacio Palau, Empresario del Ferrocarril Central, Sr. J. Gualberto Pérez, Sr. Pablo Rachvoll, ingeniero del ferrocarril, y Angel Luppi, contratista del terraplén; se procedió á dar principio á los trabajos de construcción de la línea férrea; la que unirá este puerto con la Capital de la República, y siendo este acto de gran significación para el porvenir tanto del interior como de la costa, todos con el mayor entusiasmo se apresuraron á darle la solemnidad debida y á consignar sus nombres en el sitio donde empieza la línea férrea, como testimonio de gratitud hacia los que contribuyeron á la ejecución de esta magna obra y de recuerdo para la posteridad por el deseo y empeño que tuvieron de colocar la República del Ecuador á la altura de las naciones más civilizadas.—Firmados—Francisco Avellán, Ignacio Palau, Baldomero Velasco, J. Gualberto Pérez, Pablo Rachvoll, Angel Luppi, José Polít, Vicente Becerra, Miguel J. Buenaventura, Gumercindo Villacís, Manuel Lino Velasco, Artemidoro Zevallos, Manuel Vélez, Ramón San-

tacoloma, Santos E. Pérez, Celso Giler, Rodolfo Salcedo, José Arizabaleta, Manuel Balda, Arístides Buenaventura. Es copia, por el Secretario.—Firmado.—Bernardo Robles. Son copias.—El Subsecretario.—Firmado.—Honorato Vázquez.

República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras Públicas.—Quito, febrero 29 de 1888.—Sr. Ignacio Palau, Empresario del Ferrocarril Central.—Muy satisfactorio ha sido para S. E. saber por la nota de U. fechada el 12 de los corrientes, que el día 13 debían principiar los trabajos del Ferrocarril Central, de cuyo trazo y nivelación ofrece U. informarme en breve.—Tan halagüeña noticia será publicada en el periódico oficial.—Dios guarde á U.—Firmado.—J. M. Espinosa.

C

Núm. 391.—Ecuador.—Gobernación de Manabí.—Portoviejo, diciembre 28 de 1887.—Sr. D. Ignacio Palau.—Bahía.—Sirvase U. remitir cuanto más pronto le sea posible, las copias de las escrituras de fianza que han *rendido los garantes de U.*, como contratista del ferrocarril entre Quito y Chone. Estos documentos son necesarios para elevarlos al Supremo Gobierno, según las instrucciones que se me han dado y me es forzoso cumplir.—Dios guarde á U.—Firmado.—José Antonio María García.

D

Los infrascritos Marco Antonio Andrade y Braulio Hidalgo por una parte, é Ignacio Palau por otra, hemos celebrado el siguiente contrato:—Art. 1º—Hidalgo y Andrade se comprometen á abrir una trocha en la dirección de Chone á Santo Domingo, de diez metros de ancho y las liguas que resulten entre los puntos extremos que el Ingeniero señale;—Art. 2º—La vegetación será cortada al haz de la tierra, desde los árboles más delgados hasta los que tengan nueve pulgadas de diámetro, dejando en pie los de mayor grueso;—Art. 3º—No obstante lo expresa-

do en el art. anterior, debe entenderse que los árboles cuyos troncos tengan más de nueve pulgadas de diámetro también deben ser cortados siempre que el bosque quede muy espeso ó impida el tránsito, y asimismo se dejarán algunos árboles delgados en los lugares que queden sin sombra;—Art. 4.º—Siendo difícil quemar el tronco de los árboles por la humedad que contiene, es deber de los Sres. Hidalgo y Andrade colocarlos trozados á lo largo del camino para que no estorben el tránsito;—Art. 5.º—Si el camino pasare por una cresta de montaña cuya anchura sea menor de diez metros deberá considerarse en la medida de latitud como si los tuviera;—Art. 6.º—Siendo más costoso el descuaje y limpieza de los cañales ó guaduales, la parte de la trocha que pase por ellos se considerará en el duplo del valor estipulado más abajo;—Art. 7.º—Un ingeniero nombrado por Palau dirigirá la línea que debe seguir la trocha; Art. 8.º—Palau pagará á Hidalgo y Andrade cuatrocientos sures por cada una legua de trocha, de cinco mil metros, que entreguen á satisfacción del Ingeniero;—Art. 9.º—Los pasos de ríos ó esteros en que sean necesarios puentes rústicos, ó sean de palo sin labrar con ramas y tierra encima, para el paso de los animales, serán también construídos por Hidalgo y Andrade y su valor será pagado á juicio del Ingeniero;—Art. 10.—Hidalgo y Andrade se comprometen también á construir ranchos para tambos en el número y en los lugares que determine el Ingeniero, el cual estimará también el valor que por ellos deba satisfacerse;—Art. 11.—Hidalgo y Andrade entregarán la obra concluída el seis de agosto del presente año. Por cada día de retardo pagarán una multa de diez sures diarios y asimismo por cada día de anticipación recibirán diez sures de prima;—Art. 12.—Ambas partes contratantes quedan sujetas á la indemnización de daños y perjuicios por falta de cumplimiento de las estipulaciones de este contrato, en fe de lo cual firman dos de un tenor en Bahía de Caraquez, á 22 de febrero de 1888.—Ignacio Palau. Marcos Antonio Andrade.—Braulio Hidalgo.—Acto continuo, de común acuerdo y en atención á que la presente época es de invierno, hemos convenido en prorogar el plazo de que habla el artículo 11 hasta el 15 de setiembre próximo venidero, en vez del 6 de agosto.—Fecha ut supra.—Ignacio Palau.—Braulio Hidalgo.—Marcos Antonio Andrade.

E

Exceletísimo Señor:

En junio próximo pasado presenté á V. E. una documentación relativa á los trabajos del camino de Santo Domingo; y como dicha documentación reposa, sin curso, en el archivo del Ministerio del Interior, y me es necesaria, pido á V. E. tenga la dignación de ordenar se me conceda copia al pie de la presente.—Excmo. Sr.—Quito, enero 7 de 1890.—Firmado.—F. Zarama.

Ministerio de lo Interior y Obras Públicas.—Quito, á 25 de enero de 1890.—Conféranse las copias solicitadas.—Por S. E.—Firmado.—Salazar.

Copia.—Ecuador.—Quito, agosto 12 de 1889.—Agencia del Ferrocarril Central.—Al may H. Sr. Ministro de Obras Públicas.—Señor: Tanto para que el Supremo Gobierno conozca la verdad de los hechos, cuanto para contradecir á los apasionados informes dados sobre el camino, acompaño los de las autoridades de Almag y Santo Domingo de los Colorados, para que US. H. se digne ordenar se publiquen en el "Diario Oficial."—Me permito, además, avisar á US. H. que el Sr. José B. Plaza, en telegrama del 14, me ofrece mandar fondos para atender á las reparaciones más indispensables del camino; y que éstas se concluirán, cuando más, hasta diciembre próximo.—Dios guarde á US. H.—Firmado.—Floresnilo Zarama.

Señor Teniente Político de Almag.—Atentamente pido á U. que se sirva informar, é continuación, sobre los puntos siguientes: 1.º—Si en el año próximo pasado se empezó la reparación del camino nacional que conduce á Santo Domingo de los Colorados, desde el compartidero de Gualilagua hasta San Florencio: 2.º—Si se reedificó el puente de Naranjal y se fabricó un tambo en San Florencio para la estación de los trabajadores: 3.º—Si se hizo la trocha desde Guagrabamba hasta Potrero-redondo, en es-

pacio de más de 3 leguas de distancia, para enderezar el camino á la Capital por el pie de "La Viudita;" habiendo hecho de agente para estos trabajos el mismo Sr. Teniente Político D. Cipriano Pazmiño; 4^o—Si en su despacho existen repetidas solicitudes y órdenes de la Gobernación, á petición del infrascrito, para impedir el daño que hacen los tiradores de maderas; y 5^o—Si es verdad que no puede existir un camino bueno, estable, sino se prohíbe el tiro de maderas por el carretero que se menciona, pues que es demasiado deleznable el terreno y el invierno sumamente riguroso.—Aloag, agosto de 1889.—Firmado.—Floresmilo Zarama.

Tenencia Parroquial de Aloag.—Agosto 9 de 1889.—El infrascrito en obsequio de la verdad certifica: que todo lo que contiene la anterior solicitud es cierto; agregando que desde que hizo componer el camino el Sr. Zarama, como Agente de la Empresa del Ferrocarril, no se ha vuelto á tocar el camino y si se ha destruído desde Carretas hasta Gualilagua es á consecuencia del tiro de maderas por carretas y arrastradas; por cuya razón esta Tenencia se ha dirigido al Sr. Jefe Político de este Cantón, para que dé cuenta al Supremo Gobierno, quien ha ordenado se prohíba el tiro de madera, por cuya contravención esta Tenencia tiene algunas maderas embargadas. Es cuanto puedo informar en obsequio de la verdad.—El Teniente Parroquial.—José María Escobar.

Sr. Teniente Político de Santo Domingo de los Colorados.—Sírvasse U. certificar si en el año antepasado se compuso en parte el camino desde Aloag hasta San Florencio: si se rehizo el puente de Naranjal y se fabricó la casa de San Florencio; y si la autoridad de U. me entregó, por orden del Supremo Gobierno, el lote de San Florencio, reclamado por mí para estación del Ferrocarril Central. Asimismo, se servirá informar si en el lugar de Santo Domingo hay una casa y manga considerable, sembrada de janeiro, plátano y yuca; cuya construcción y entable lo he fabricado á mi costa. San Florencio, junio 25 de 1889.—Firmado.—Floresmilo Zarama.

Por recibido en Santo Domingo de los Colorados,—Agosto 6 de 1889.—Yo el Teniente Político que suscribo por el juramento emitido certifico: Que es verdad en todas sus partes lo que antecede.—Santo Domingo de los Colorados, agosto 8 de 1889.—Firmado.—Facundo Cruz.—Es copia.—Ministerio de Obras Públicas.—Ecuador.—Firmado.—El Subsecretario.—Honorato Vázquez.

F

Núm. 686.—Gobernación de Manabí.—Portoviejo, diciembre 18 de 1888.—Sr. D. Ignacio Palau.—Bahía de Ca-raquez.—He tenido la satisfacción de recibir el muy estimable oficio de U. fecha 12 del actual, en el cual se sirve comunicarme que el 1º de este mes quedó terminado el camino de herradura entre Chone y Santo Domingo de los Colorados.

Circunstancia tan plausible y lisonjera para mi patria, no puede por menos que conmovirme profundamente; razón por la cual, por el próximo correo comunicaré á S. E. el Sr. Presidente de la República, al propio tiempo que hoy día me proporcione la honrosa satisfacción de felicitar efusivamente al Sr. Palau, digno empresario de la grandiosa obra del Ferrocarril del Centro, por la terminación del camino de herradura que une á Chone con Santo Domingo, pues que esta vía es síntoma precursor y casi cierto de la conclusión de la línea férrea más apropiada á constituir la felicidad de Ecuador.

Lo que me es grato comunicar á U. en contestación á su referido oficio.—Dios guarde á U.—Firmado.—Andrés Fernández Córdova.

República del Ecuador.—Ministerio de lo Interior y Obras Públicas.—Quito, diciembre 29 de 1888.—Sr. D. Ignacio Palau, Empresario del Ferrocarril Central.—Bahía. En correspondencia á su apreciable oficio de 14 de los corrientes, me es satisfactorio decir á U. que fué puesto en conocimiento del Ministerio de Hacienda el contenido de aquel oficio, para que por aquel negociado se vea el modo más conveniente de establecer un correo semanal entre esta Ciudad y la Provincia de Manabí por la vía de Santo Domingo.—Dios guarde á U.—Firmado.—F. J. Salazar.

G

Copia del oficio de 3 de abril de 1889.—República del Ecuador.—Dirección general de Correos y Telégrafos.—Quito, á 3 de abril de 1889.—H. Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda.—Señor.—El Sr. Santos Pérez, con fecha de hoy, me dice lo que sigue: Sr. Administrador General de Correos.—De acuerdo con la invitación que US. hizo en el "Diario Oficial" para el establecimiento de un correo á Manabí, por la vía de Santo Domingo, elevé, en tiempo oportuno, mi propuesta que corre publicada en el Diario citado, número 22, fecha 27 de febrero próximo pasado, y como hasta ahora no he obtenido resolución en contrario, creí que pasado el término de la publicación merecería el beneplácito del Supremo Gobierno; y para estar prevenido á mi oferta de ponerme en marcha tan pronto como se verifique la escritura, pedí á mi hermano Gualberto unas bestias mulares que se estacionaren en Santo Domingo. Hace algunos días recibí aviso de haber llegado las mulas pedidas al lugar que indiqué; y como extraoficialmente he sabido que el Supremo Gobierno ha suspendido la resolución por el informe pasado por el Sr. Ingeniero López, quien, después de haber empleado 20 días en exploración del camino á Santo Domingo, asegura estar intransitable, creo de mi deber manifestar que sobre ser algo exagerado el informe, el Supremo Gobierno, al establecer el correo por esa vía tuvo en mira hacer transitable, más en el trayecto de Santo Domingo á Manabí; que de esta Capital á Santo Domingo, pues siempre lo ha sido. Para demostrar que tal proyecto es posible, se manifiesta en la llegada del avío que pedí por la misma ruta que determino en el itinerario, y que es la misma trocha que he venido estableciendo por cuenta del Sr. Palau, Contratista del ferrocarril; y como la experiencia práctica no deja lugar á duda, me propongo manifestar al Supremo Gobierno que, al establecer las bases de mi contrata tuve en cuenta toda clase de inconvenientes, de la laya, que expresa el Sr. Ingeniero López, y como con muy pocos días más que dicho señor ha hecho en su viaje de ida y vuelta á Santo Domingo, tengo de sobrado para llevar y traer el correo de Manabí conforme á lo ofrecido en mi propuesta de contrata. Y digo *pocos días más* atento el tiempo de permanencia en Chones, mientras recibir el correo de regreso; pues de otro modo y, por el sistema de correo quincenal que me propongo, establecida la agencia de Santo Domingo, habría gastado cinco días menos que

el Sr. Ingeniero en el viaje redondo á Chone. Así, pues, ofrezco al Supremo Gobierno dar prueba práctica de lo dicho, y llevando personalmente el primer correo, y trayéndolo yo mismo de regreso, tanto para que el Supremo Gobierno forme un juicio práctico acertado de la inmensa ventaja que se propone, cuanto para fundar en la evidencia de los hechos la posibilidad de mi propuesta; ya que, en el caso contrario, mal podría yo aseverar en favor de mi propósito aquello que, comprometiendo mi vida, viniera en perjuicio de mis intereses pecuniarios.—Demasiado justa es mi proposición, y para ello, espero la resolución pronta del Supremo Gobierno, á fin de saber á que atenerme respecto del avío pedido á Chone, y que, en Santo Domingo debe esperar mis órdenes. Por otra parte, el plazo, tanto el señalado por US. para presentar las propuestas, como el de publicación de ellas han expirado ya, y no creo se pueda tener en cuenta sino mi proposición, que llena las condiciones legales.—Dios guarde á US.—Santos Pérez.—Lo que transcribo á US. H. para su conocimiento y más fines.—Dios guarde á US. H.—José María Arteta y A.

Es copia fiel del original del libro copiator de comunicaciones que se dirigen al Ministerio de Hacienda.—El oficial encargado de esta sección.—Reinaldo López B.

EL CONGRESO

DE LA

REPUBLICA DEL ECUADOR

DECRETA:

Artículo único. Acéptase la propuesta presentada por el Sr. D. Ignacio Palau para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Bahía de Caraquez, termine en la Capital.

Autorízase al Poder Ejecutivo para que mande elevar dicho contrato á escritura pública, de conformidad con las cláusulas siguientes, que están aprobadas:

Art. 1º Ignacio Palau se obliga á construir, equipar y administrar un ferrocarril de vía angosta, servido por vapor, entre Bahía de Caraquez y la ciudad de Quito, teniendo derecho de elegir los lugares más convenientes para el trazado definitivo.

Art. 2º Los trabajos de ingeniatura comenzarán antes de seis meses, contados desde que se firme el contrato, y los trabajos de construcción, dentro del año siguiente. Diez años después de principiado los trabajos de construcción quedará terminada la obra, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Art. 3º El ferrocarril partirá de un punto de la Bahía, y la comunicación entre ese punto y la población de Caraquez será servida por buques de vapor.

Art. 4º El empresario construirá también una línea telegráfica ó telefónica de Quito á Bahía de Caraquez, de la que podrá hacer uso el público, pagando los despachos según la tarifa que se fijará de acuerdo con el Gobierno. El uso de esta línea será gratuito para todos los asuntos oficiales. Del mismo modo el empresario podrá hacer uso gratuito del telégrafo entre Guayaquil y Quito, para asuntos relacionados con el presente contrato.

Art. 5º El Supremo Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar los trabajos de construcción del ferrocarril, y cuidar que se cumplan las condiciones de este contrato, para lo cual podrá nombrar un ingeniero de su confianza, previo cuyo informe aprobará el trazo definitivo de la línea.

Art. 6º Las tarifas por pasajes y fletes serán preparadas de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

Art. 7º Las balijas del correo con sus conductores, los empleados y tropas provistas de pasaportes que lo expedirán únicamente el Poder Ejecutivo y los Gobernadores de provincia, serán conducidos gratis en la línea, y en caso de que el Supremo Gobierno necesitase mandar tropas ó materiales de guerra, la empresa proporcionará trenes especiales, y en el número que fueren necesarios, sin que por este servicio reciba remuneración alguna. Del mismo modo proporcionará gratis coches especiales, al Presidente de la República y Ministros Secretarios de Estado.

Art. 8º El empresario construirá un muelle en conexión con la línea férrea, y otro en Bahía de Caraquez; el uso de este último será obligatorio para la carga y descarga de todos los buques y embarcaciones que entren ó salgan de dicho puerto. La operación de pasar efectos de los buques al muelle principal, y viceversa, estará sujeta al pago de un centavo de suere por cada diez kilogramos de peso; y el producto de este impuesto se aplicará á la amortización de los intereses á que se refiere la cláusula 9ª. El tránsito de personas y efectos, por el muelle conexionado con la línea estará libre de todo gravamen.

La extensión de los muelles á que se refiere el inciso anterior será determinada de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

Art. 9º El empresario construirá de su cuenta y con su capital, el ferrocarril que es materia del presente contrato, y el Gobierno le garantiza el interés del seis por ciento anual sobre treinta mil sueres por cada kilómetro de ferrocarril construido; computándose en este precio los trabajos de ingeniería, vapores, muelles, material rodante y demás anexidades de la empresa.

Art. 10. Para el pago de los intereses fijados en el artículo anterior, se destina:

1º El producto de las aduanas de Manabí, deducidos los gastos de su administración, y sin comprenderse en dicho producto el recargo del veinte por ciento sobre los derechos de importación.—Este producto será entregado directamente al empresario por los administradores de las prenombradas aduanas, quincenalmente, desde que se firme la escritura del presente contrato:

2º El rendimiento neto del ferrocarril materia de este contrato:

3º El producto del muelle principal que debe construirse en Bahía de Caraquez; y

4º El valor de los lotes de tierras baldías á que se refiere la cláusula 14.

Art. 11. Antes de recibir el valor expresado en el artículo precedente, el empresario otorgará una garantía á satisfacción del Poder Ejecutivo por la suma de cien mil sures: la cual será aumentada á medida que llegue á ser insuficiente para asegurar las cantidades que reciba el empresario y los intereses del doce por ciento anual con que debe restituirlas, caso de no llevarse á efecto la obra.

Art. 12. El Gobierno no podrá dar otra inversión á las rentas destinadas á esta obra.

Art. 13. El empresario dentro del año siguiente al de elevado á escritura pública este contrato, abrirá una trucha de diez metros de ancho entre Chone y Santo Domingo, refeccionará el camino nacional existente entre Santo Domingo y Quito y mantendrá uno y otro en estado de servicio para el tráfico entre Chone y esta Capital, hasta que el ferrocarril reemplace y vuelva innecesaria esa vía provisional.

Art. 14. Por cada lado del ferrocarril desde Santo Domingo hasta Bahía de Caraquez se medirán lotes sucesivos de terreno de un miriámetro cuadrado cada uno, los que se repartirán alternativamente por iguales partes y por cada lado de la vía entre la Nación y el empresario, y se concederán á éste diez lotes más de igual medida de terrenos baldíos donde los pidiese. El Gobierno otorgará los títulos de propiedad al empresario, al comenzarse los trabajos del ferrocarril. Si en la designación de los lotes antedichos tocara éste con terrenos de comunidad, de propiedad Municipal ó privada ó con baldíos poseídos por particulares, podrá tomar en compensación lotes de igual medida en los terrenos nacionales ó baldíos existentes en cualquier otro punto de la provincia de Manabí.

El valor legal de los terrenos, que según el inciso anterior, se adjudiquen al empresario, se imputará al pago de intereses de que habla el art. 9º

Art. 15. El empresario tendrá derecho para dar al uso público las secciones del ferrocarril á medida que las construya, y sus productos netos se aplicarán también al pago de los intereses estipulados en el art. 9º; pero si el ferrocarril llegase á producir en cualquier tiempo más de un seis por ciento sobre el capital presupuesto, todo su producto quedará á favor del empresario, y cesará la obligación del Gobierno á este respecto.

Art. 16. Una vez que el empresario se haya cubierto de lo que el Gobierno le adeude por razón de los inte-

ses garantizados pasarán las aduanas á poder del Estado; y terminado el privilegio que se le concede, y aunque el Sr. Palau fuese acreedor del Fisco por razón del presente contrato, quedará completamente extinguida la deuda y el producto de las aduanas pertenecerá al Estado.

Art. 17. El Supremo Gobierno pondrá á la disposición del empresario, sin cargo ninguno para éste, la faja del terreno necesaria para la construcción del ferrocarril, y hará á costa del empresario, la expropiación necesaria para la construcción de estaciones, oficinas, bodegas y talleres. La obra será considerada de utilidad pública para todos los efectos legales.

Art. 18. El empresario podrá utilizar la parte del camino construido por cuenta del Estado.

Art. 19. Todos los materiales y máquinas para la construcción y explotación del ferrocarril, del muelle, del telégrafo ó teléfono, de los buques de vapor y demás anexidades, quedan exentas del pago de derechos de de importación nacionales, municipales y de cualquier otro impuesto creado ó por crearse, así como la empresa queda libre de toda contribución ó impuesto fiscal, municipal ó de guerra creado ó por crearse.

Art. 20. Los empleados y peones de la Empresa, quedan exentos de todo servicio público, civil ó militar, excepto en caso de guerra exterior.

Art. 21. El empresario será libre para todo lo que corresponda á la administración de la empresa y para nombrar, dotar y remover á sus empleados; pero en caso de conmoción interior el Gobierno tiene el derecho de indicar la remoción de empleados y la Empresa accederá.

Art. 22. El empresario tendrá derecho para proveerse de los materiales de construcción y explotación que necesite, de los terrenos y bosques nacionales, sin remuneración alguna.

Art. 23. En los contratos que la Empresa celebre con individuos particulares el Gobierno, por los medios legales, le prestará auxilio para la cumplida ejecución de tales contratos.

Art. 24. La duración del presente contrato será de noventa y nueve años, durante los cuales ninguna otra persona, compañía, empresa, ni el mismo Gobierno Nacional, ni los de las provincias, podrán construir línea férrea ni de alambre entre Quito y Bahía de Caráquez ni entre dos ó más de sus puntos intermedios; como tampoco podrán construir otro muelle en dicho puerto.

Art. 25. Ambas partes contratantes quedan sujetas

recíprocamente á la indemnización de daños y perjuicios por falta de cumplimiento en las estipulaciones de este contrato.

Art. 26. El empresario queda autorizado para asociarse á otras personas, dentro ó fuera de la República, para la ejecución de este contrato, y el Gobierno se obliga á reconocer á cualquiera sociedad ó compañía que se forme al efecto, con los mismos derechos y obligaciones.

Art. 27. Las escrituras públicas que hayan de entenderse entre el Gobierno y el empresario, y que tengan relación con el presente contrato, quedan libres de todo derecho fiscal.

Art. 28. Las cuestiones ó diferencias que puedan surgir entre el Gobierno y el empresario, serán en todo caso resueltas por árbitros arbitradores, designados uno por cada parte, y un tercero por aquellos. El fallo arbitral será inapelable. El empresario renuncia toda reclamación diplomática, á no ser para la ejecución del laudo.

Art. 29. Cumplidos los noventa y nueve años de que habla el art. 24, el ferrocarril con todo su material rodante y demás anexidades, y los muelles y vapores en perfecto estado de servicio, pasarán gratuitamente á ser propiedad de la Nación.

Art. 30. Si el ferrocarril no estuviese concluído dentro de los plazos estipulados en el art. 2º cesará el abono y pago de intereses por todo el capital empleado y por el tiempo de mora. Igual cesación tendrá lugar siempre que, comenzada la obra, se suspendan los trabajos de construcción por más de un año, en cuyo caso el empresario perderá los intereses correspondientes á la interrupción que exceda del año consecutivo.

Art. 31. Este contrato caducará y quedará de hecho resuelto si el empresario no diese principio á la obra dentro del plazo fijado en el art. 2º, debiendo entenderse por principio de la obra, el empleo en ella, por lo menos de treinta mil sueres; bien sea en trabajos sobre el terreno, bien en introducción de útiles y materiales destinados al ferrocarril.

ESPECIFICACIONES.

1º El ancho del camino ó de la plataforma al nivel superior del lastre será de 2.50 centímetros.

2º Los taludes de los terraplenes tendrán un declive de 1.50 metros de base por uno de altura, y los de las excavaciones el que permitan las diversas clases de terrenos.

3ª Las obras de arte, tales como puentes, alientarallas & serán de mampostería ó de hierro, ó de ambos materiales combinados.

4ª El radio mínimo de las curvas será de sesenta metros.

5ª La pendiente máxima será de cuatro por ciento en línea recta, y de uno por ciento en curvas de sesenta metros de radio.

6ª Los rieles serán de acero y del peso de veintidos kilogramos por metro lineal, y su forma la que se denomina T.

7ª El ancho de la vía, entre los rieles, será 0.92 centímetros.

8ª Los durmientes serán de madera incorruptible y tendrá 1.08 centímetros de largo, 0.18 centímetros de ancho y 0.13 centímetros de grueso.

9ª Los durmientes se colocarán á la distancia de 0.75 centímetros, más inmediatos en las juntas.

10ª Habrá dos estaciones de primera clase á los extremos de la línea, y las demás, de segunda clase, que fueren necesarias.

11ª El número de locomotoras, carros y wagones será el siguiente:

Dos locomotoras para pasajeros.

Dos id. para carga.

Diez carros abiertos para id.

Diez id. cerrados para id.

Cinco wagones de primera clase.

Diez id. de segunda y una balanza de plataforma.

Dado en Quito, Capital de la República, á seis de Agosto de mil ochocientos ochenta y siete.—El Presidente de la Cámara del Senado,—*Camilo Ponce*.—El Presidente de la Cámara de Diputados,—*Aparicio Ribadeneira*. El Secretario de la Cámara del Senado,—*Manuel M. Pólit*. El Secretario de la Cámara de Diputados,—*José María Banderas*.

Palacio de Gobierno en Quito, á 9 de Agosto de 1887. Ejecútese.—*J. M. P. CAAMAÑO*.—El Ministro de lo Interior,—*J. M. Espinosa*.

(Del *Diario Oficial* número 279.)