

ROBERTO CRESPO ORDOÑEZ



HISTORIA
DEL
FERROCARRIL
DEL SUR

IMPRENTA NACIONAL

QUITO

1933

PROLOGO



El 25 de junio de 1908 llegaba a los suburbios de Quito la primera locomotora, en viaje directo desde Durán hasta la capital del Ecuador, y quedaba oficial y solemnemente inaugurado el servicio ferrocarrilero entre la costa y la sierra, realizándose así el anhelo nacional, acariciado desde la segunda administración de García Moreno.

Fue aquel un día de júbilo general: olvidáronse, por breves momentos, las disenciones políticas que traían divididos a los ecuatorianos y todos se entregaron a la celebración de tan fausto acontecimiento.

Han transcurrido veinte y cinco años y los ecuatorianos, llevados de esa natural inclinación que tiene

el hombre de conmemorar, cada cierto tiempo, algunos acontecimientos, han querido tributar un homenaje especial, en este vigésimo quinto aniversario, a los promotores y a los afortunados realizadores de la magna obra del Ferrocarril de Guayaquil a Quito.

Entre los diferentes actos con que va a darse solemnidad a esa conmemoración figura, en primera línea, como algo duradero, la publicación de la Historia del Ferrocarril del Sur, escrita por el actual Interventor Fiscal, Sr. Dn. Roberto Crespo Ordóñez.

El presente libro es una verdadera monografía histórica. Ha sido escrito conforme a un plan metódico y bien trazado. Se distingue por su abundante y minuciosa documentación, la que supone ímproba labor de consulta en los archivos, y por la narración clara, ágil y agradable. Una de sus cualidades más notables es la imparcialidad con que juzga los acontecimientos y aprecia a los hombres que han intervenido en la magna obra. Por lo mismo que ellos han pertenecido a diferentes partidos políticos, por lo mismo que su actuación administrativa ha dado lugar a las más diversas opiniones, y por lo mismo que han sido objeto de censuras, acusaciones y diatribas, de un lado, y de otro, de elogios, de alabanzas y endiosamientos, era necesaria una gran dosis de serenidad y era esencial un criterio recto, desapasionado y probo, como producto de conocimiento completo de los hechos y de desinteresado amor a la verdad, para situar en su exacta posición a aquellos políticos y a aquellos financistas, a

aquellos técnicos y a aquellos legisladores. Y el Sr. Crespo Ordóñez ha sabido colocarse en el punto de vista elevado que corresponde a todo historiador al entregar a la publicidad sus propios juicios, que, a su vez, llegan a ser materia de discusión y de apreciaciones.

La Historia del Ferrocarril del Sur abraza aquella época extensa que va del año 1869 en que se concibió la idea de la construcción de una vía férrea entre la sierra y la costa, al año 1925 en que el Gobierno adquirió la mayor parte de las acciones y llegó a ser dueño del Control de la obra y a tener decisiva intervención en los actos de la Compañía

Las tentativas de ejecución del ferrocarril, las primeras secciones construídas, los proyectos anteriores a la administración del general Alfaro, los grandes contratos celebrados por éste, la accidentada ejecución de la obra, los obstáculos de la Naturaleza y de la oposición política, todo ello forma una historia llena de peripecias dramáticas. El Sr. Crespo Ordóñez ha tenido el talento de reflejar en su libro, con la propiedad exacta de los hechos, esa animada y atractiva serie de episodios, muchos de los cuales han sido completamente desconocidos y algunos mal interpretados y juzgados.

Son raros e interesantes los documentos y las fotografías que se encuentran en este libro, gracias a la acuciosidad del Sr. Crespo Ordóñez. Por él conocemos la aristocrática figura del Ministro de Hacienda y Obras Públicas, Sr. J. Javier Eguiguren; por él, sa-

bemos que existe el caldero de la primera locomotora que vino al Ecuador, en tiempo de García Moreno: restos venerables que, deben ser conservados con respeto y cuidado; por él, tenemos conocimiento de la designación de un capellán para el campamento de trabajadores, cargo creado por García Moreno; por él finalmente, se ha divulgado aquel faltamiento de obra de parte de Mr. Harman contra el respetable Ingeniero Van Ischot: rasgos estos dos últimos que confirman la opinión general formada sobre esos dos hombres

En la dilatada teoría de gobernantes, figura en primer lugar, en el tiempo y en la calidad, García Moreno. Fué él quien concibió la idea de la construcción del ferrocarril del Sur, así llamado en documento oficial. Atenta la enorme dificultad de un viaje entre Quito y Guayaquil, que daba lugar a "leyendas de peligros", García Monero consiguió de la Convención de 1861 la autorización legal para la construcción de un ferrocarril "desde Babahoyo hasta Quito".

Los obstáculos imponderables de orden técnico decidieron a aquel Magistrado, que tenía el ímpetu irresistible de los hechos urgentes, a construir una línea férrea de limitada dimensión, entre Yaguachi y Sibambe, uniendo por medio de una carretera la capital de la República con Sibambe y facilitando el tráfico fluvial entre Yaguachi y Guayaquil. La obra así concebida se inició en 1872, once años después de la autorización concedida por la Constituyente, y, cuando ca-

yó asesinado aquel Genio, el ferrocarril quedaba construído entre Yaguachi y Barraganetal.

Su sucesor, el Dr. Antonio Borrero, fue quien concibió la idea de la construcción de una vía férrea de Sibambe a Cuenca. No tuvo desgraciadamente tiempo de hacer nada práctico en ese sentido.

El general Veintimilla no hizo casi nada por esa obra nacional: en los siete años de su administración apenas se enrielarón cinco kilómetros, hasta Chimbo; a razón de menos de un kilómetro por año!

El Dr. José María Plácido Caamaño contrató y llevó a cabo la prolongación de la línea desde Yaguachi hasta Durán, con lo que se activó el comercio de Guayaquil con el interior de la República y se facilitó el transporte de materiales para la obra de Chimbo a Sibambe. En la administración del Sr. Caamaño empezó a figurar el contratista e ingeniero inglés Mr. Marcos I. Kelly. Hay que tener en cuenta que el período presidencial de 1884 a 1888 transcurrió en medio de porfiadas luchas intestinas, que dieron a aquella época agitada un carácter sangriento e intranquilo, nada propicio a la construcción de obras públicas.

El Dr. Antonio Flores fué el primero que, como fruto de su experiencia y de su talento observador, preconizó las ventajas de las carreteras sobre los ferrocarriles a pesar de que entonces no se había generalizado la pavimentación de los caminos, ni se habían inventado los automóviles. Por ese motivo y a causa de la oposición que encontró el proyecto de contrato con el

Conde de Oksza y de los fracasos de la empresa Kelly, prefirió la construcción de la vía Flores. (1).

El Dr. Luis Cordero juntamente con el empeño que puso en la construcción del ferrocarril del Sur, de modo que avanzara de Chimbo hacia el interior, se propuso también contratar la de un ferrocarril a Cuenca, convirtiendo en realidad la idea del Dr. Borrero. Sin embargo no tuvo tiempo de formalizar los respectivos contratos.

El general Eloy Alfaro, que subió al poder en época de convulsión nacional, puso al servicio de la obra la constancia y energía que todos reconocen en él, como cualidades principales de su vida pública. No se detuvo ante ningún obstáculo. Como si obedeciese a un plan preconcebido, apenas se afianzó en el poder como Jefe Supremo, procedió a la contratación del ferrocarril desde Chimbo, en donde se encontraba la estación terminal, hasta Quito. Es algo verdaderamente interesante y lleno de vibrante dramatismo ese corto pero agitado período de los contratos iniciales celebrados con Mr Archer Harman. Es esa la parte más interesante del libro del Sr. Crespo Ordóñez. En ella no se ocultan los errores, la precipitación con que se procedió, las equivocaciones técnicas y los abusos fi-

(1)—En un libro, "Estudios Históricos", próximo a publicarse, tratamos de las administraciones de los Drs. Antonio Flores y Luis Cordero, con motivo del Centenario de esos esclarecidos ciudadanos, y allí nos ocupamos detenidamente en el combatido Contrato de Oksza, contra el cual lucharon hombres eminentes, como el Dr. Camilo Ponce, cuya figura damos también a conocer.

nancieros. Resaltan las figuras austeras de legisladores de la talla de un Luis F. Borja, de un Modesto Peñaherrera, de un Honorato Vásquez, que fueron los primeros en advertir, denunciar y combatir las cláusulas inaceptables del contrato primitivo, y que lograron en patriótica combinación, impedir que fracasara del todo la obra y que se suavizaran y modificaran ventajosamente las bases contractuales. Resalta también la figura de Dn. Eloy Alfaro, que, combatido en todo terreno, al propio tiempo que dirigía la campaña guerrera contra sus enemigos políticos, se esforzaba en no darse por vencido —y lo consiguió— en su empeño de celebrar definitivamente el contrato para la construcción del ferrocarril hasta Quito y en ver iniciados los trabajos de “la obra magna”.

Qué tiempos aquellos! Esos dos años —1897 y 1898— representan el período decisivo del ferrocarril, en que se lidió una brava lucha. Conseguida por el general Alfaro la aprobación que dió la Constituyente en 1897 al Contrato Valdivieso—Harman, este famoso empresario se puso en acción. Formó la Compañía, que debía suministrar el dinero, con millonarios ingleses y americanos; se firmó la escritura pública respectiva en uno de los estados de la Unión americana; se suscribieron las acciones; se contrataron ingenieros; se aseguró la compra de materiales; y, en medio de este activo y entusiasta movimiento, el Congreso de 1898 declaró nulo e ilegal todo lo actuado, y se dañó el Contrato; se divisó el descrédito del empresario; se indignaron los accionistas; y hasta se habló

de una reclamación diplomática, en tanto que se renovaban los preparativos de formidables revoluciones

El general Leonidas Plaza G. que en ciertos aspectos se asemejó al Dr. Antonio Flores, principalmente, en haber gozado de un período de paz, después de uno sumamente agitado, que le tocara a su antecesor, tuvo la complacencia de ser el más activo colaborador del ferrocarril del Sur. Al terminar su administración, la línea estaba en servicio hasta Riobamba, ciudad a la que llegó el 24 de Julio de 1905.

En la segunda administración del general Alfaro, arribó por fin, en un fausto día —el 25 de junio de 1908— el tren a la capital, que entonces se extendía hasta la parroquia ya urbanizada de Chimbacalle, que había de llamarse Alfaro.

Pasado el júbilo que ocasionó la aparente conclusión de los trabajos con la llegada del tren a la capital, sobrevino el examen detenido de los Contratos y de su cumplimiento, y entonces, ante manifiestas violaciones de las cláusulas —parece que una frase que proclama “la insuficiencia de los contratos”, en general, debería acompañar a aquella otra de la “insuficiencia de las leyes”— se procedió a la elaboración del “Contrato de transacción” Reyes—Harman; que fué rudamente combatido en el Congreso de 1908, entre otros por el Senador por Manabí, Sr. J. Federico Intriago, con previsoras razones y patriótico ardimiento.

Desde entonces en la historia de la línea sobresalen varios episodios, trágicos algunos de ellos, como el

de la marcha del convoy que llevaba al general Eloy Alfaro y cinco compañeros a la muerte, y desesperantes como el que ocasionó la suspensión del servicio en 1925, a causa de las torrenciales crecientes del río Chanchán que destruyeron rieles, terraplenes y puentes, y que, bajo la administración temporal del Encargado del Poder Ejecutivo, Dr. Alberto Guerrero Martínez, dió ocasión favorable a la compra de las acciones que tenía en su poder la "Inca Company".

Tal es el orden con que desfilan, en el libro del Sr. Crespo Ordóñez, los gobernantes que han intervenido en la construcción del Ferrocarril del Sur. Junto a ellos se agrupan los colaboradores más connotados en el Departamento de Obras Públicas, como el Dr. José Javier Eguiguren en la época de García Moreno, el Dr. Gonzalo S. Córdova en la del General Plaza, etc.

No menos interesante es el grupo de los ingenieros y empresarios que han sido el cerebro y el brazo derecho de la obra, Mac Clellan, Thill, el ecuatoriano Modesto López, Kelly, Archer y John Harman, el insigne Mr Shunck, a quien justamente se dedica un capítulo especial, Davis, y el gran financista Sivewright, que fue quien salvó definitivamente con sus millones y su caballerosidad y gentileza a la obra que iba a seguro fracaso. Algunos de esos técnicos extranjeros, sorprendidos por la muerte, duermen el último sueño en tierra ecuatoriana.

Al leer la parte de esta historia relacionada con los peligros y fracasos, no podemos menos que sentar la

proposición de que Kelly justifica a Harman. El primero, en efecto, parecía llamado a coronar la empresa llevando el ferrocarril hasta Quito, pero se estrelló contra tantos obstáculos, que, por falta de incondicional apoyo gubernativo, se despeñó por el fracaso.

Mr Harman se encontró con iguales obstáculos en su empresa: como sucedió con Kelly, la Naturaleza, con aquellas crecientes formidables de los ríos, acabó con la parte construida, hubo carencia de brazos, llegó a faltarle completamente los recursos, las guerras civiles causaban pánico general y suspendían los trabajos; pero Harman contó con el apoyo incondicional del general Alfaro, y, gracias a este recurso, no se repitió con él la triste historia de Kelly.

Aclaremos un poco más nuestro pensamiento, ampliando este punto.

Las circunstancias críticas en que se colocaron los dos empresarios —Mr. Kelly y Mr. Harman— son muy semejantes; pero la solución de ellas, es muy diferente. Mr. Kelly formó una Compañía de accionistas; empezó los trabajos con entusiasmo; pero, a poco, las crecientes de los ríos destruyeron la parte ya construída; escasearon los dineros; le faltaron brazos, pensó en la inmigración asiática, mas hubo de renunciar a este recurso por el franco rechazo que encontró en la opinión pública; el Gobierno le demandó por falta de cumplimiento de sus obligaciones; se arruinó y el ferrocarril no se hizo. Mr. Harman también experimentó iguales contratiempos. Las crecientes de los ríos se llevaron las primeras construcciones; no en-

contró brazos suficientes, pero acudió a la inmigración negra y contrató 2.000 trabajadores jamaicanos; escasearon los capitales; pero en vez de ser demandado, recibió del general Alfaro, por adelantado, con quebranto de las bases de los contratos, dos millones en bonos, y el ferrocarril se hizo!

Otra de las enseñanzas muy provechosas para, con sus luces, juzgar a los hombres y desconfiar de sus exageraciones y apasionamientos, es la circunstancia de que, como lo dice el Sr. Crespo Ordóñez, los acusadores de hoy han sido a su turno, acusados mañana, con imputación de idénticos peculados, ambiciones y corruptelas.

García Moreno fué terriblemente combatido por la obra que inició en los últimos años de su vida; Caamaño y Flores fueron acremente inculpados por el general Alfaro; el mismo general Alfaro lo fué por sus enemigos políticos, con motivo de los contratos ferrocarrileros; el general Plaza G. y el señor Lizardo García, lo fueron también con ocasión del arreglo que este último llevó a cabo en Londres, para evitar que se duplicase la deuda externa del Ecuador, en poder de los Tenedores de Bonos, de Londres, quienes, por un momento tuvieron en sus manos los bonos de la antigua deuda inglesa y los que se emitieron para la construcción del ferrocarril de Guayaquil a Quito y que debían ser entregados en canje con los primeros.

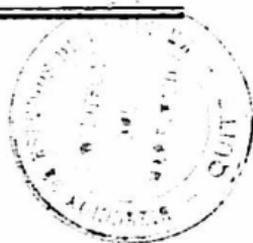
La obra que nos ha tocado en suerte, muy honrosa, prologar, servirá de consulta en lo futuro, siempre que

se trate de algo relacionado con el ferrocarril del Sur. Es algo completo y definitivo. Los trabajos del Sr. Crespo Ordóñez se distinguen por esas cualidades. Recuérdense los elogios que personas competentes dedicaron a su primer Informe como Interventor Fiscal del Ferrocarril del Sur.

Este libro concienzudo, bien documentado y de recto criterio es uno de los mejores homenajes tributados en esta fecha a cuantos intervinieron en la obra, cuyo vigésimo quinto aniversario se conmemora hoy día.

Nicolás JIMENEZ.

ROBERTO CRESPO ORDOÑEZ



HISTORIA
DEL
FERROCARRIL DEL SUR

INTRODUCCION

El cumplimiento del deber en el cargo de Interventor Fiscal del Ferrocarril, me indujo varias ocasiones a la revisión de los archivos del Gobierno y de The Guayaquil and Quito Railway Company, a fin de obtener el exacto conocimiento de la intrincada cuestión ferrocarrilera, cuyas vinculaciones económicas con el Estado ecuatoriano son trascendentales. Por otra parte, la evolución histórica de esta gran empresa nacional y el curso de los acontecimientos relacionados con su construcción —en la que intervinieron prominentes personajes de la administración pública— despertaron siempre en mi ánimo el afán de la investigación auténtica e imparcial, fundamentada en la documentación que reposa casi intocada en los anaqueles oficiales y del Ferrocarril.

Además, los que no hemos caldeado el espíritu en las hogueras de la política y hemos permanecido alejados de ese ambiente que marea o asfixia, hemos deseado conocer a fondo la verdad histórica acerca de los

prolegómenos de esta vasta empresa; así como saber de sus vicisitudes e incidentes, derrotas y triunfos, equivocaciones y aciertos; admirar el derroche de energías y capitales en épocas de optimismo patriótico al través de 36 años que demoró la construcción del Ferrocarril, desde 1872, en que comenzaron los trabajos en Yaguachi y Sibambe, simultáneamente, hasta 1908 en que llegó la locomotora a Quito.

Es quizá idiosincracia de nuestros pueblos hispano-americanos la violencia de la pasión política que ofusca y ciega para la exageración de la alabanza o la acritud de la censura. Casi sin excepción no ha habido Gobierno que no sea víctima de la maledicencia y la calumnia, pudiendo comprobarse en las diversas épocas de nuestra tumultuosa y corta vida nacional que los acusadores fueron también acusados y viceversa, en la constante rotación de la rueda política en que suben y bajan nuestros hombres públicos.

Si la muralla de los Andes, con sus contrafuertes y abismos, ofreció resistencias al paso del "monstruo de acero" que triunfó finalmente protegido por los milagros de la ciencia, del capital y especialmente por la energía y perseverancia de sus promotores, no es menos cierto que la oposición política fué algo así como una aliada de la Naturaleza para impedir y retardar la construcción del Ferrocarril hasta la Capital del Ecuador; pues a través de la documentación que hemos revisado se observa la formidable campaña de los partidos políticos al rededor de la cuestión ferrocarrilera, con toda la acrimonia y acerba crítica de adversarios

que no se dieron cuertel en la disputa por la hegemonía del Poder: la eterna lucha de los de abajo contra los de arriba.

Sin embargo, cuan grato nos es dejar constancia de que hubo excepciones y muy honrosas en la resistencia honrada y patriótica, serena y firme, en protección de los intereses nacionales y que dió como resultado una serie de modificaciones a los contratos preliminares, suscritos bajo la inspiración de la fórmula absoluta de que "no había Ferrocarril caro para el Ecuador".

García Moreno, el verdadero promotor de la construcción del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, fué la primera víctima del rencor político de sus adversarios que le combatieron hasta con el puñal homicida, sin que entonces reconocieran la importancia de las obras públicas que realizó para el progreso del Ecuador; y el mismo Ferrocarril de Yaguachi tuvo enemigos que lo consideraron como obra ruïnosa para el país, por su enorme costo y por ser impracticable la conexión entre Chimbo y Sibambe, punto al que había llegado la famosa carretera de Quito, testimonio elocuente de lo que fué capaz aquel mandatario, en épocas de tanta pobreza fiscal.

La historia —que es verdad y justicia— debe ya rectificar criterios, eliminar prejuicios y apagar rencores con tierra de clvido para perpetuar también la memoria del egregio García Moreno en el Ferrocarril del Sur, como él mismo lo llamó por primera vez al expedir el célebre Reglamento de tráfico entre Yaguachi y el Milagro en el año 1875.

Al homenaje del mármol y el bronce tiene derecho este insigne mandatario en la legendaria parroquia de Yaguachi, estación que debiera llevar también su nombre, porque fué el punto inicial de los trabajos del Ferrocarril.

Posteriormente, los gobiernos de Borrero, Caamaño, Flores y Cordero fueron también calumniados por ser los protectores y continuadores de la gran empresa, cuyos arreglos financieros con diversos contratistas se los llamó fruto de corrupción y codicia, negociaciones ilícitas, etc., etc.

Pero cúpole al General Dn. Eloy Alfaro sostener la campaña ferrocarrilera con tenacidad y bizarría, luchando abiertamente en defensa del contrato celebrado ad referendum, al terminar las sesiones de la Asamblea Constituyente de 1897, con el empresario Dn. Archer Harman, prototipo de la esforzada raza anglo-americana, sin cuyo concurso de energías, audacia y talento financiero, posiblemente fracasaba la realización del "Ferrocarril Trasandino", como lo llamaba el caudillo liberal.

Colaborador eficaz y continuador de la obra ferroviaria fué el General Dn. Leonidas Plaza Gutiérrez, quien en su primera administración, tranquila y progresista, apoyó decididamente a los empresarios que en esa época pudieron vencer las dificultades técnicas de más importancia, como la construcción de la línea en la Nariz del Diablo y el puente de Shucos; pues durante esa administración avanzó el Ferrocarril de Hui-gra a Riobamba.

La Historia del Ferrocarril del Sur comprende pues dos ciclos o etapas de la vida nacional, en las que dejaron la huella más profunda, García Moreno y Alfaro: mandatarios que como Jefes de sus respectivos partidos, presidieron esas épocas y fueron los dos polos de la política ecuatoriana, antagónicos en su ideología doctrinaria, pero coincidieron ambos en un solo y grandioso ideal, alimentado fervorosamente por su indiscutible patriotismo en las actividades de la administración pública: la realización del Ferrocarril Central.

Cuentan los historiadores que cuando el Libertador Bolívar, al comienzo de sus campañas, sufrió derrotas y desengaños, al ser preguntado en Pativilca por uno de sus Generales: Y ahora qué hacemos? —¡VENCER!— fué la sublime respuesta del inmortal caraqueño. Frente a los obstáculos de la naturaleza y las pasiones humanas; en la impotencia de arbitrar recursos para la paupérrima Caja fiscal, cuando desmayaba la energía de los empresarios, o los aludes de las montañas borraban los trabajos ejecutados; ante una coalición así de elementos adversos que cerraban el paso, García Moreno y Alfaro, practicamente tenían las mismas resoluciones optimistas y heroicas en la campaña ferrocarrilera, cuyo triunfo final es el fruto simbólico de estos dos genios de la política ecuatoriana.

Sin pretensiones de historiador, pero sí despojado de la pasión partidarista que tanto ha influido sobre la opinión pública, al rededor de la construcción del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, quiero dejar con-

signados en estas páginas muchos nombres, documentos y datos; anotaciones, fechas y referencias, ordenados cronológicamente, de los que el lector deducirá con precisión e imparcialidad la parte de triunfos y desastres, de abnegación y sacrificios, de gloria y responsabilidad histórica que corresponde a los mandatarios y sus colaboradores que actuaron en esta obra calificada, desde su comienzo como desproporcionada para la capacidad y recursos del Ecuador.

Además, el problema ferrocarrilero y sus prolongaciones en la Hacienda Pública, por las obligaciones pendientes de la Deuda Externa, debe interesar a todos los ecuatorianos, tanto como el secular pleito limítrofe, y creo que es deber de patriotismo la obra de divulgación comprensiva, serena y justiciera acerca de estos asuntos poco conocidos, en su mayor parte, y que son, sin embargo, de tanta significación para la República. Con este objeto incluiremos un capítulo que significará el resumen histórico de la Deuda externa nacional desde el reconocimiento que se hizo de ella en el Congreso de 1837 hasta nuestros días.

En cuanto al aspecto técnico del Ferrocarril, ha sido también de suma importancia una revisión de los principales antecedentes y estudios relativos a la hoya del Chanchán, pues el problema planteado por los Ingenieros de García Moreno, como Mac Clellan, Perry, López y Curtis; después por Kelly y Belden en la época de Caamaño y luego por Muller, el Coronel Schunk, el Mayor Harman, Patterson y Davis, Ingenieros traídos por el empresario Archer Harman, sigue siendo de muy

difícil solución y vuelve a ser de actualidad ante el inevitable abandono de la línea actual para adoptar una variante que garantice el tráfico en las épocas de invierno entre Bucay y Sibambe, sección en la que la técnica ferroviaria viene estudiando desde hace más de medio siglo. Las razones que hubo para prescindir del antiguo trazado entre Chimbo y Sibambe, la llamada "Vía Kelly", aparecerán de los documentos que se insertan, y se comprobará el gran error cometido al haber construido el Ferrocarril junto al río Chanchán, sujeto a la acometida de las crecientes, a derrumbes formidables y a la necesidad que hubo de escalar la Nariz del Diablo y salvar el abismo de Schucos con un puente que costó más de un millón de sucres.

Finalmente, para el cabal conocimiento de todos los detalles de la negociación ferroviaria, he creído de interés nacional reproducir los contratos vigentes y que son: el primitivo de construcción, suscrito en 1897, con sus modificaciones; el de Primera Hipoteca, que dió origen a los Bonos Comunes; el de Hipoteca Preferente que garantiza los Bonos de Preferencia —redimidos ya por el Gobierno como garante de ellos—; el Contrato de Transacción de 1908 que modifica los anteriores y crea los Certificados de la Sal, —títulos también de la Deuda Externa pendiente— y el último de 1925 en que el Gobierno del Ecuador adquiere el control del Ferrocarril por la compra de las Acciones de la "Inca Company".

Inspirado en estos propósitos, entrego al público este trabajo que aspira a ser algo así como una sintética

HISTORIA DEL FERROCARRIL DEL SUR, sintiendo que la estrechez de tiempo no permita dar a la obra la extensión que debiera tener para ser completa, pues su aparición no puede demorar porque élla significa también el modesto aporte con que he deseado contribuir a la solemnidad nacional con que conmemora el Ecuador el vigésimo quinto aniversario de la llegada de la locomotora a la Capital de la Patria.

EL AUTOR.



Dn. GABRIEL GARCIA MORENO
Promotor del Ferrocarril del Sur

DON GABRIEL GARCIA MORENO

1869 — 1875

Los caminos del Ecuador fueron en esta época senderos apenas transitables y que unían las principales poblaciones en forma primitiva, siendo motivos de leyenda los peligros y dificultades para viajar al través de la cordillera de los Andes.

Consta del diario de viajes del Libertador Bolívar que en su visita al Departamento que fué la Real Audiencia de Quito, realizada pocos días después del triunfo de las armas republicanas el 24 de Mayo de 1822, tuvo que efectuar una marcha urgente de esta Capital a Guayaquil y demoró trece días, de los que tres había empleado en efectuar la histórica ascensión al Chimborazo.

García Moreno, que había formado parte del Gobierno Provisional de 1860, inició vigorosamente un vasto programa de obras públicas y dió preferencia a la construcción de caminos y carreteras en casi todas las secciones de la República. Tuvo desde entonces la resolución de construir una vía férrea para completar la comunicación entre la sierra y la costa y consiguió un Decreto de la Convención Nacional de esa fecha, en que se autoriza al Gobierno para realizar las obras direc-

tamente o por empresarios. Este documento que representa el primer paso dado por los Poderes Públicos, en esta materia; la primera idea lanzada al campo de las realidades, es de singular valor histórico al tratarse del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y lo publicamos a continuación:

LA CONVENCION NACIONAL

Considerando:

1º—Que las vías de comunicación fáciles y prontas, acortan las distancias, ponen en contacto a los pueblos entre sí y facilitan sus relaciones de todo género;

2º—Que mientras no se mejoren los caminos que conducen de la costa a las principales ciudades del interior, los progresos de las ciencias y las artes, de la industria y el comercio serán lentos e imperfectos;

Decreta:

Art. 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que celebre contratos con empresarios nacionales o extranjeros, en que se estipule la construcción de ferrocarriles o caminos de ruedas desde Babahoyo u otro punto de la costa hasta Quito, desde Paílón hasta Ibarra; desde el Naranjal hasta Cuenca y desde Santa Rosa hasta Zaruma.

Art. 2º—Que para llevar a cabo tan útiles empresas disponga de los fondos públicos, de las tierras baldías que no hayan sido hipotecadas a otros pagos y de los demás bienes nacionales.

Art. 3º—Que haga conocer esta autorización en América y Europa por medio de la prensa y otros órganos de publicidad.

Art. 4º—El Poder Ejecutivo queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado en Quito, Capital del Ecuador, el 23 de abril de 1861.

El Presidente,

Juan José Flores

El Secretario

Pablo Herrera

Ejecútese,

Gabriel García Moreno.

Varios años habían transcurido, en los que el Presidente García Moreno había dedicado sus energías y escasos recursos nacionales a innumerables obras públicas, siendo la de mayor importancia la "Carretera de Quito", cuya construcción prácticamente había terminado hasta la antigua población de Sibambe, según Informe del Gobernador del Chimborazo fechado el 15 de Noviembre de 1872.

Fué entonces cuando García Moreno resolvió acometer la gran empresa de unir Sibambe con Yaguachi por medio de un Ferrocarril. Previamente mandó a dragar el río Yaguachi bajo la dirección del Ingeniero Francisco Merrill, pues fué su resolución utilizar esta vía fluvial para la comunicación con Guayaquil.

En esos mismos días comenzó el Gobierno sus gestiones para obtener empresarios o capitalistas extranjeros que se interesen en la obra del Ferrocarril y con tal motivo dirigió al Ministro del Ecuador en Washington, Sr. Dr. Antonio Flores las siguientes interesantes comunicaciones:

GABRIEL GARCIA MORENO

Presidente del Ecuador,

A todos los que la presente vieren, Salud:

Teniendo perfecta confianza en el Excmo. Sr. Dr. Dn. Antonio Flores, Ministro residente en los Estados Unidos de América, hemos venido en autorizarle, como por las presentes le autorizamos, con pleno y especial poder para que, en calidad de representante de la República, celebre un contrato para la construcción de un Ferrocarril entre la parroquia de Sibambe y la de Yaguachi, poniéndose al efecto de acuerdo con el Sr. Dn. Enrique Mac Clellan, Ingeniero civil de la República, sin más restricción que para su definitivo arreglo tenga la aprobación del Gobierno del Ecuador.

Por tanto mandamos expedir las presentes firmadas de nuestra mano, refrendadas por el Ministro Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Obras Públicas y selladas con el gran sello de la República, en Quito, a 18 de Diciembre de 1872.

G. García Moreno

José Javier Eguiguren

República del Ecuador, Ministerio de Estado. En el despacho de Hacienda y Obras Públicas.—Quito, a 18 de Diciembre de 1872.

Al Excmo. Sr. Dr. Dn. Antonio Flores—Washington.

Inconvenientes geológicos de gran bulto que se han presentado para la continuación de la carretera en los parajes cercanos a las playas del litoral y la considerable economía de tiempo y dinero en los gastos, han decidido el ánimo del Gobierno para resolver a construir un Ferrocarril desde Sibambe a Pueblo-nuevo o Yaguachi, único medio posible para salvar los obstáculos, facilitar el transporte, acortar las distancias y abreviar con menos costo la época de la conclusión del camino entre Quito y Guayaquil.

El decidido interés patriótico de V. E. por los adelantos de su Patria es prenda segura de que V. E. cooperará con entusiasmo y actividad a la consecución de tan gran empresa, que en tiempos no lejanos ha podido estimarse como delirio. Sírvase pues, V. E. provocar empresarios que acometan esta obra ofreciendo de preferencia para el pago emitir bonos, con el interés hasta del diez por ciento, solubles a los tres años, si el monto del valor de la obra llega a un millón de pesos fuertes: en seis años, si llega a dos millones; y así sucesivamente, tres años por cada millón de aumento. Los intereses se pagarán por semestres.

El Ingeniero Henry G. Mac Clellan, que va a esa República

mandado por el Gobierno, dará explicaciones acerca de la extensión y naturaleza del terreno, facilidad de proporcionarse madera incorruptible, recursos alimenticios, poblaciones inmediatas, etc., y llevan además instrucciones y poderes bastantes, para de acuerdo con VS. contratar empresarios o en último caso, todo el aparato concerniente al establecimiento de una vía férrea en el trayecto indicado.

Por separado tengo la señalada honra de remitir a VS. los plenos poderes con que inviste el Gobierno a VS. para la realización de este interesante y vital proyecto. Dios guarde a VS.

José Javier Eguiguren

Marchó inmediatamente a New York y Londres el Ingeniero Mac Clellan, profesional de primer orden que había trabajado en la construcción del Observatorio Astronómico de Quito y especialmente en el trazado de la carretera del Sur; y al mismo tiempo el Ingeniero nacional Dn. Modesto López, graduado en la Politécnica de esta ciudad, disponiendo de los jornaleros y herramientas de la carretera comenzó los trabajos de terraplenes para el Ferrocarril desde Sibambe hacia Licay, según consta de su oficio fechado el 16 de Diciembre de 1872, en el campamento de Pagma y pocos días después comunicaba haber situado varias cuadrillas entre Licay y la famosa quebrada de "El Peligro", cerca de GUIGRA.

Con el título de médico del Ferrocarril fué designado entonces el Dr. Carlos Arroyo, gozando del sueldo mensual de 20 pesos y fué provisto de un modesto botiquín; pero en esta organización de los trabajos ferroviarios, grave preocupación del Presidente García Moreno fué el que "las brigadas de trabajadores estuvieran sin Capellán", y entonces pidió al Gobernador de Riobamba que comprometiera un sacerdote para el objeto, siendo negativo el resultado de esas gestiones, pues aquella autoridad informó al Gobierno que no ha-

bía podido conseguir una persona abnegada que quisiera ir a establecerse en parajes tan insalubres. Dirigióse entonces el Ministro de Hacienda y Obras Públicas al Gobernador del Azuay, Dn. Carlos Ordóñez, quien obtuvo el Capellán del Ferrocarril, como se verá de los siguientes oficios:

Gobernación del Azuay.—Cuenca, Diciembre 20 de 1872.

Al H. Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Obras Públicas.

El Sr. Dr. Salvador Ortega ha obtenido del Sr. Obispo de Cuenca, Ilmo. Dr. Remigio Esteves de Toral, la licencia y habilitación necesarias para desempeñar el cargo de Capellán de los trabajadores de la vía férrea que va a construirse; y como este sacerdote es idóneo para este objeto, solicito de S. E. el Jefe del Estado el respectivo nombramiento con la dotación de veinte y cinco pesos mensuales. Este sueldo me parece equitativo y nada exagerado en atención a que el Capellán no solo debe dar la Santa Misa los domingos y más días festivos, sino también permanecer en los lugares de trabajo atendiendo a las necesidades espirituales de los jornaleros.

Dios guarde a U. S.

Carlos Ordóñez Lazo.

Ministerio de Hacienda y Obras Públicas.—Quito, Diciembre 31 de 1872.

Señor Gobernador del Azuay.

Instruido el Supremo Gobierno del contenido del oficio N^o 238, ha tenido a bien conceder el nombramiento de Capellán del Ferrocarril al Sr. Dr. Salvador Ortega, con la dotación de 25 pesos mensuales y además se le ha concedido el abono de las raciones diarias para su mantenimiento.

Dios guarde a Ud.

José Javier Eguiguren.



Dn. JOSE JAVIER EGUIGUREN

**Ministro de Hacienda y Obras Públicas en el
Gobierno de García Moreno**

Por su parte el Ministro en Washington, Sr. Dr. Antonio Flores no logró interesar a los capitalistas americanos para el anhelado empréstito y sus gestiones dieron como único resultado contratar al afamado Ingeniero John Curtis, especialista en obras ferroviarias, por el sueldo mensual de 100 pesos.

Los recursos económicos del Ecuador fueron entonces sumamente exiguos y la construcción del Ferrocarril imponía un gasto exorbitante, desproporcionado a las posibilidades del Fisco, cuyo Presupuesto anual alcanzaba entonces a \$ 2'195.000 y el costo del Ferrocarril hasta Chimbo estaba calculado en \$ 1'200.000, con el equipo rodante necesario.

El Banco del Ecuador, meritísima Institución fundada en 1868 que había hecho ya un fuerte empréstito al Gobierno para activar la construcción de la carretera de Quito, recibió la propuesta de García Moreno para un nuevo préstamo, previa cancelación del anterior y, tras una breve gestión, con fecha 31 de Enero de 1873 el citado Banco, por escritura pública otorgó a la Nación ecuatoriana un crédito en cuenta corriente por £ 80.000, destinado en su mayor parte a la adquisición de locomotoras y rieles para el Ferrocarril de Yaguachi. Las condiciones del préstamo fueron las siguientes: Interés del 9% anual, capitalizable el 31 de Diciembre de cada año; comisión de 3% sobre el valor de las facturas de materiales que debían comprarse por medio de los corresponsales del Banco; plazo de dos años, y como garantía se comprometió el 25% de los derechos de la Aduana de Guayaquil y el 50% de la venta de sal en la Colecturía de esa misma ciudad. Presidente del Banco fué Dn. Noverto Osa — fundador de la acreditada firma comercial Max. Muller & Cía — y sus Gerentes los Sres. Juan José González y Francisco Febres Cordero.

De casi todas las Tesorerías de Hacienda de la República, quincenalmente se enviaban fondos a Yaguachi para la obra del Ferrocarril, con excepción de la del Azuay, Manabí e Imbabura que empleaban íntegramente sus recaudaciones en la apertura de las carreteras de Naranjal, de Bahía y la del Norte, respectivamente. En las remesas intervenían los Gobernadores de Provincia, los que formaban el selecto grupo de patriotas que colaboraban activamente con el Gobierno en la ejecución de las diversas obras públicas, y fueron los siguientes: de Imbabura, Dn. Juan M. España; del Pichincha, Dn. Pablo Bustamante; de León, Dn. Ignacio del Alcázar; del Tungurahua, Dn. Juan León Mera; del Chimborazo, Dn. Rafael Larrea Checa; del Azuay, Dn. Carlos Ordóñez Lazo; de Loja, Dn. Manuel Eguiguren; del Guayas, Dn. Vicente de Santistevan; de los Ríos, el General Dn. Juan José Flores; de Manabí, Dn. E. Cedeño y de Esmeraldas, Dn. Carlos Andrade.

El comisionado Mac Clellan, en carta de 15 de mayo, dirigida desde Londres comunicó al Ministro Eguiguren que había comprado 3.000 toneladas de rieles a £ 12 la tonelada y, a su regreso, el 18 de Julio de 1873, en compañía del Ingeniero Curtis y Merrill, dió comienzo a los trabajos del Ferrocarril en Yaguachi, para los que, previamente, el Gobierno había solicitado del Gobernador del Guayas que comprara seis docenas de palas. Dicha autoridad recorrió personalmente el comercio de Guayaquil y tuvo la contrariedad de informar al Ministro que había conseguido solamente cuatro docenas y que las dos obtuvo en préstamo del "Juzgado de incendios", gestión que agradeció cumplidamente el Gobierno, advirtiendo, eso sí, que no se descuiden de esta devolución en cuanto lleguen las herramientas pedidas a Inglaterra. Al mismo tiempo, tan diligente Goberna-

dor, en Junta de Hacienda abrió una licitación por 120.000 durmientes de guayacán y otras maderas incorruptibles, llegando a firmarse el primer contrato con el Sr. Blas de la Torre, a razón de 6 reales durmiente puesto en Yaguachi. Por otra parte, varios propietarios de terrenos que debían ser ocupados por la vía férrea, como los Sres. Valdez, Dn. Marcelino Maridueña y Lorenzo Garaicoa, los cedieron gratuitamente, y los dos últimos obsequiaron gran cantidad de durmientes de madera de construcción para la primera estación del Ferrocarril, rasgo de generosidad patriótica que fué debidamente agradecido por el Gobierno. La Estación se construyó junto al río y comprendía departamentos para los empleados de la administración, y los Ingenieros; bodegas para carga y adyacente otro edificio destinado a las locomotoras y al taller mecánico que disponía de mucha maquinaria y herramientas para reparaciones, según se ve del inventario respectivo.

El impulso dado a los trabajos de terraplenes y construcción de puentes entre Sibambe y Pagma obligó al Gobierno a emplear en esto parte del empréstito del Banco del Ecuador, cuyos adelantos de Febrero a Julio de ese año alcanzaban a 120.000 pesos, según informó el Presidente al Congreso Nacional.

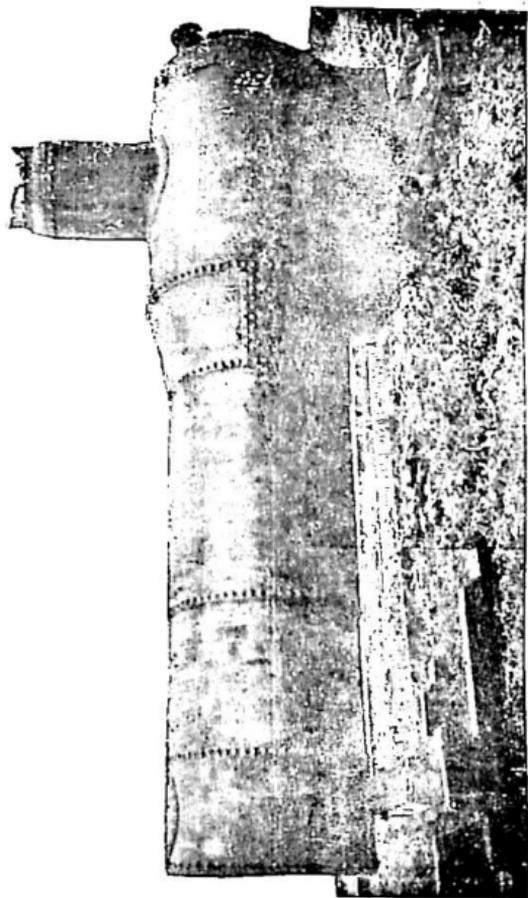
Hasta el 31 de Diciembre de 1874 el Ferrocarril costaba ya 605.850 pesos y como las recaudaciones de las rentas públicas habían disminuído notablemente a causa de la crisis comercial de esa época, el Presidente García Moreno hizo un viaje rápido a Guayaquil por varios objetos, siendo los principales: visitar los trabajos del Ferrocarril de Yaguachi; arbitrar fondos para continuarlos y tratar sobre la provisión de agua potable a Guayaquil. El 15 de Abril de 1875 partió García Moreno de Quito, dejando de Encargado del Ejecutivo al Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Francisco Ja-

vier León. Visitó el campamento de Pagma a cargo del Ingeniero López, luego el de la quebrada de Guigra donde estaba el Ingeniero Perrig, y dos días después estuvo en Yaguachi donde inspeccionó detalladamente la organización tanto del personal administrativo, como el de la construcción del Ferrocarril. Con el Ingeniero Merrill tuvo allí un incidente delicado y cabe quizás anotarlo como interesante por significar la severidad y exageración de García Moreno en la inversión correcta de los fondos públicos. Ordenó que a este Ingeniero se le descuente de su sueldo cuatro reales diarios, jornal de un sirviente que había visto en su casa y que era trabajador del Ferrocarril que constaba en sus roles. Merrill hizo el reclamo a Quito y ante el Ministerio de Hacienda comprobó que ese peón era el guardián del campamento, las herramientas y útiles de la obra, por lo que se autorizó al Tesorero del Ferrocarril la devolución de 10 pesos ingresados ya en las cuentas anteriores.

Guayaquil que apoyaba tan generosamente la obra del Ferrocarril dió nueva prueba de su patriotismo práctico, pues ante la gestión personal del Presidente García Moreno, sus principales comerciantes le facilitaron 200.000 pesos sin intereses, mediante entrega de Certificados de Tesorería por derechos de Aduana a devengarse dentro de un plazo de seis meses.

Luego el Magistrado trató sobre la provisión de agua potable a Guayaquil, habiendo llegado a suscribirse un contrato con el austriaco Dn. Raymond Peiger que obtuvo la concesión de realizar la empresa para explotarla por 40 años vendiendo el agua a razón de 5 centavos los 30 litros.

El 15 de Octubre del mismo año, el Banco del Ecuador remitió a García Moreno fotografías de las dos primeras locomotoras que llegaban al país, y al ser arma-



RESTOS DE LA PRIMERA LOCOMOTORA LLEGADA AL ECUADOR EN 1873

das y puestas en marcha por el Ingeniero Curtis, siguiendo la costumbre inglesa de designarlas con el nombre de algún personaje, se la llamó a la una "García Moreno" y a la otra "José Javier Eguiguren". Estos dos altos funcionarios protestaron por la arbitrariedad de haberse tomado sus nombres y ordenaron que a la una máquina se la llamase "Quito" y a la otra "Guayaquil", porque éllas estaban destinadas a iniciar el tráfico entre estas dos principales ciudades del Ecuador. Cada locomotora costaba 7.500 soles y fueron compradas bajo especificaciones de Ingenieros del Ferrocarril del Perú.

El Ferrocarril de Yaguachi fué construído de vía angosta por especial recomendación del Ministro Dr. Antonio Flores, quien se refería a la técnica ferroviaria de entonces en los Estados Unidos y el Canadá; y fué el 1° de Mayo de 1874 cuando se estableció oficialmente el tráfico entre Yaguachi y el Milagro, ascendiendo en el primer mes las entradas por concepto de fletes y pasajes a la suma de 358 pesos, con la que holgadamente se pagaba al cuerpo de Ingenieros, como lo expresó en su informe el comisionado del Gobierno Dn. Angel Tola.

El 27 de Enero de 1875 el Presidente García Moreno expidió bajo su firma el primer Reglamento de tráfico y fué entonces cuando a esta vía férrea la llama **FERROCARRIL DEL SUR**. Las disposiciones de este Reglamento son algo así como un capítulo del Código Penal, pues imponían penas de prisión y multas muy fuertes a los que **transitaren** por la vía o causaren desperfectos en la enrielladura o las máquinas.

El Ferrocarril era ya una bella realidad en la costa y sin embargo los adversarios políticos de García Moreno, criticaban apasionadamente la obra, en la que veían la ruina nacional. La oposición al Ferrocarril ha

sido pues de todos los tiempos, y a este propósito véase el siguiente artículo de la prensa de entonces en que se lo defiende.

EL FERROCARRIL DEL SUR

(Tomado de EL NACIONAL, N.º del 25 de Diciembre de 1874).

Dos años, poco menos, han corrido desde que se emprendió en esta obra colosal para nosotros, no sólo por los pocos elementos con que nuestra incipiente República puede contar, sino también por los al parecer insuperables obstáculos que han debido vencerse, luchando con las incalculables dificultades de climas insalubres y terrenos completamente accidentados. Y a pesar de no haberse desmayado un instante en este importante trabajo y de que la obra avanza con indecible celeridad; aun cuando los ojos atónitos y sorprendidos siguen ávidos el movimiento de las locomotoras que recorren ya a la fecha unas 12 leguas de extensión, cuantas desconfianzas, cuantos temores, sobre el éxito de la Empresa, cuantas murmuraciones por haberla acometido, o a lo menos cuan desatinada se ha creído la dirección de la vía férrea. Hoy por fortuna la malignidad u ojeriza, después de haber agotado su veneno, tiene que enmudecer y contemplar cabizbaja cuan fecundo es el patriotismo verdadero, cuan poderoso el trabajo incesante y cuan eficaz el celo ejemplar por el sólido progreso de la Patria.

Si el rencor implacable o la pusilánime inercia fuesen testigos de los esfuerzos con que un vigoroso y sostenido trabajo abre la senda que ha de conducir la riqueza y la prosperidad a la Patria si presenciase ese fervor opus muy superior al ideal con que el poeta nos pinta la actividad y concierto de la labor de las abejas; serenaríase el semblante iracundo del primero y la sonrisa asomaría a sus labios, y la segunda no podría permanecer en la indolencia sin tomar parte en una empresa que la paz bienhechora coronará bien pronto para ventura y gloria del Ecuador. No ha mucho que deseosos de palpar con nuestros ojos y queriendo juzgar imparcialmente sobre la posibilidad de una obra tan disputada en el juicio de muchos, tuvimos el placer de presenciar esos trabajos, conocer la magnífica maquinaria y observar la atinada dirección con que se avanza en la vía férrea: por lo que a nosotros toca lo confesamos, nos creíamos

arrebataados, como por encanto al seno de esa Europa, cuyo progreso en el sentido de que hablamos, es el resultado de condiciones incomparables superiores, a las de nuestra sociedad naciente. Tan nueva y profunda fué la impresión que recibimos al ver funcionar las Locomotoras.

Los datos oficiales que se publican en este periódico, acerca del incremento de dichas obras, y el juicio ilustrado del señor Modesto López, distinguido Ingeniero ecuatoriano, actualmente ocupado en la Vía Férrea, darán a conocer a nuestros compatriotas la halagüeña perspectiva que nos ofrece el porvenir.

He aquí el Informe privado que el señor López da a S. E. el Presidente señor García Moreno, en una misiva particular. Leánlo nuestros conciudadanos y alientense al ver ya en esperanza el fruto cierto; pues están vencidas las mayores dificultades y acaso no pasará el año próximo sin que llegue la línea férrea a punto en que ya no haya que luchar como se ha luchado contra la naturaleza para ponerse en contacto con la vía de Sibambe.

Dice el señor López: "Los trabajos en esta línea marchan bien, porque divididos los peones en cuatro pequeñas brigadas operando en tareas han avanzado bastante, y los grandes desmontes del cruce de las quebradas junto a los puentes de Pepinales, Pagma y Tilanje, se hallan en la penúltima capa para tocar con el nivel del camino; por consiguiente, desde la semana próxima entresacaré algunos trabajadores a fin de dar principio a las obras que hay que ejecutar en la famosa quebrada del Peligro;—Los hombres que tienen poca práctica (casi todos) han creído cuasi imposible la explanación del camino en la quebrada; y hoy que ven salvadas las dificultades de Pagma y otros puntos, dicen que Guigra, San Roque y el Peligro son obstáculos invencibles, sin advertir que en las dos primeras, queda reducido el trabajo a cortar las rocas de las puntas de algunos ramales y hacer como de común, obras de arte: la quebrada del Peligro es en verdad la que ofrece más serias dificultades, por encontrarse en ellas suelo muy variable, desde la delesnable arena hasta el granito cuarzoso, en peñas demasiado escarpadas; sin embargo tengo a mi vista los planos de las obras que hay que ejecutar y observo que trabajando con reflexión y constancia, desaparecerán estas dificultades que se presentan a primera vista. El invierno me será muy favorable para este trabajo, como por que la mayor parte de las rocas están formadas en capas cuya unión consiste en una amalgama de óxido de hierro y aluminio, soluble

en el agua, de modo que usando de cuñas y martillos durante los tiempos húmedos, se operará con facilidad y pocos trozos necesitarán de la fuerza de la pólvora.

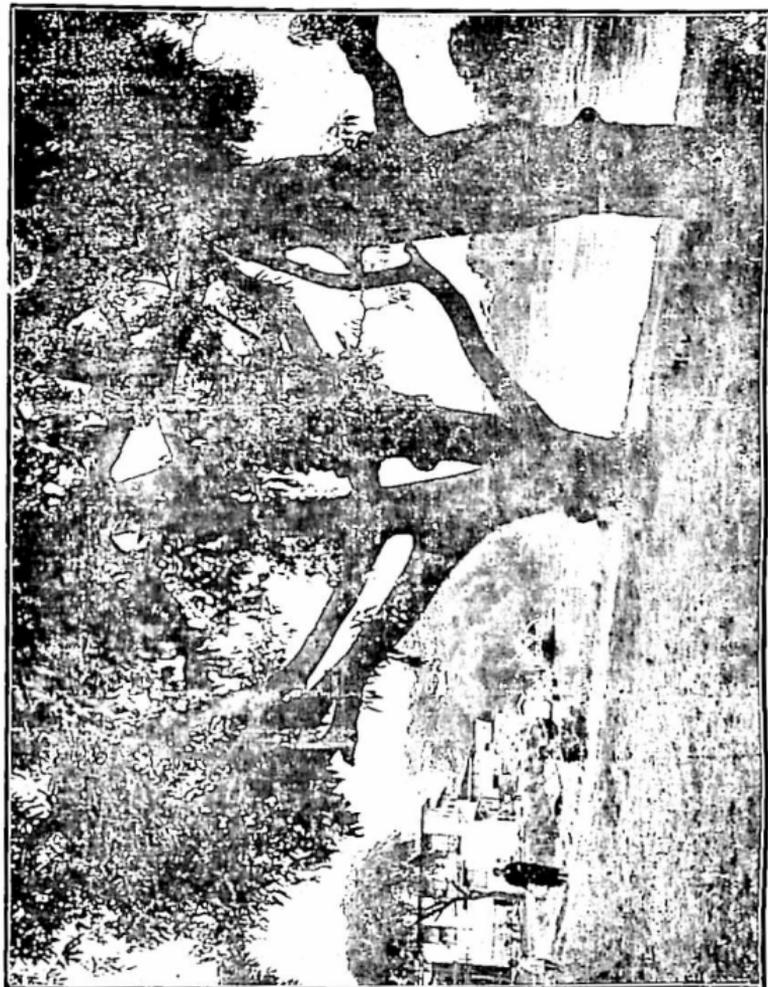
Espero de un momento a otro al señor Perryg, quien fué al Milagro con el objeto de hacer conducir algunos útiles para facilitar sus operaciones mientras tanto, en cumplimiento de las instrucciones que me dejó, estoy haciendo el transporte de la máquina y preparando los locales en Guigra: si demora continuaré también arreglando el camino de ese punto hasta tocar en las rocas para que pueda hacerse fácilmente el movimiento de la máquina armada, que por tener bastante peso se necesita que el camino se halle concluído”.

(f.) MODESTO LOPEZ

Fué el trágico 6 de Agosto de 1875, cuando el Presidente García Moreno, en su Mensaje al Congreso — documento ensangrentado por el puñal de Rayo — tenía la siguiente información relativa al Ferrocarril del Sur:

“Terminada la carretera de Quito hasta Sibambe, que mide 273 kilómetros 8 hectómetros y tiene 101 puentes y 130 acueductos, se construye una vía férrea de Sibambe hasta tocar en las playas del Guayas y cuya ejecución se regula en 120.000 libras esterlinas.

“Éstá funcionando el Ferrocarril en la extensión de 9 leguas y tenemos rieles para 30 kilómetros más”.



YAGUACHI

Histórica Parroquia donde se iniciaron los trabajos del Ferrocarril en Diciembre de 1872

DON ANTONIO BORRERO

Diciembre de 1875 — Setiembre de 1876

La trágica desaparición de García Moreno había convulsionado tan fuertemente al Ecuador que el nuevo Gobierno, no obstante la popularidad — sin precedentes en la vida nacional — que obtuviera en la elección el Dr. Borrero, comenzó la gestión administrativa sin energía ni entusiasmos, y al contrario, entre vacilaciones y temores por su estabilidad dedicóse a sostener el imperio de la Constitución y del orden público, quebrantado efectivamente muy luego por uno de sus mismos servidores, el Comandante General de Guayaquil, Dn. Ignacio de Veintemilla, quien se proclamó Dictador en Setiembre de 1876.

Sin embargo del caos político en que se debatía el Presidente Borrero, no descuidó la obra del Ferrocarril del Sur, y, como para que no quedara abandonada, la encomendó a la administración del Ingeniero Alberto Millett, quien, con el Ministro de Hacienda y Obras Públicas Dn. Manuel Gómez de la Torre, suscribió un contrato el 24 de Diciembre de 1875, por el que se comprometía a prestar sus servicios como Ingeniero en Jefe y Director del Ferrocarril y de las obras auxiliares,

como la canalización del río Yaguachi, colocación del telégrafo, arreglo de máquinas, etc. etc., siendo la remuneración fijada en cuatrocientos pesos en moneda ecuatoriana.

En tan fugaz administración este eminente estadista azuayo tuvo una idea luminosa en bien del Ecuador austral y que le constituye históricamente en el promotor del Ferrocarril Sibambe - Cuenca, pues una de las pocas providencias que alcanzó a dictar, relacionadas con la construcción de obras públicas es la que aparece del siguiente oficio.

República del Ecuador.—Ministerio de Estado en el Despacho de Hacienda y Obras Públicas.

Quito, Diciembre 29 de 1875.

Al Sr. Gobernador de la Provincia del Azuay:

Con el objeto de poner en comunicación la Provincia del Azuay con la carretera que va de esta Capital a Sibambe y con el camino de hierro de Yuaguachi, ha ordenada S. E., el Sr. Presidente de la República se haga un camino provisional de herradura de Sibambe a la villa de Azogues, atravesando por Chunche y Cañar, pero de manera que este camino provisional pueda convertirse en VIA FERREA, luego que los fondos nacionales permitan emprender una obra de esta magnitud.

Con este objeto ha dispuesto que el Ingeniero Civil, señor Modesto López proceda a delinear y levantar el plano del expresado camino, a fin de que inmediatamente se emprenda en su construcción con arreglo al Decreto Ejecutivo que se ha expedido oportunamente.

Más, como es indispensable que, con el carácter de Ayudante de dicho Ingeniero, se ocupe en la dirección de la obra, una persona entendida en la materia, S. E. se ha fijado en el Sr. Bautista Dávila, para quien incluye el nombramiento respectivo.

Si el Sr. Dávila acepta la comisión, prevéngale U. S. que del 15 al 20 de Enero próximo se constituya en Chunche o Sibambe, a fin de que uniéndose con el Ingeniero López, procedan a la ni-

velación del camino, aprovechando del poco tiempo de verano que nos resta, pues que en cuanto a los trabajos se practicarán durante el invierno en el extremo sur.

Como los fondos de la Carretera de Naranjal, que está suspendida, se han destinado para el camino de que vengo hablando, ordena también S. E. que pida U. S. a la Tesorería de su mando una razón exacta del estado de dichos fondos, de lo que produce mensualmente y de las herramientas y más útiles de trabajo con que se encuentre actualmente.

Dios guarde a U. S.

Manuel Gómez de la Torre.

Finalmente, en comunicación dirigida al Ingeniero López le anuncia el Dr. Borrero que para la realización del camino de Sibambe a Azogues va a contar con el patriotismo y actividad del Gobernador del Azuay, Dn. Manuel Vega y de Dn. Luis Cordero, recientemente nombrado Jefe Político del Cantón Cuenca.



GENERAL DON IGNACIO DE VEINTEMILLA

1876 — 1883

Siete años que duró el Gobierno de este caudillo militar, entre los dos períodos de la dictadura y el constitucional, fué casi tiempo perdido para el progreso del ferrocarril. En el primer año, penosamente se verificó el mantenimiento de la vía con la escasa inversión de 21.534 pesos, mientras las entradas de fletes y pasajes alcanzaron a 15,923 pesos, como informó el Ministro de Hacienda Dn. José Vélez a la Convención de Ambato, ante la que el General Veintemilla hizo la crítica más ruda del ferrocarril, por su mal trazado y la inversión de sumas **fabulosas** preconizando la conveniencia de confiar la construcción a empresarios extranjeros.

De 1878 a 1879 la enrielladura había avanzado 5 kilómetros y llegado hasta Chimbo; se construyeron las Estaciones de "Santa Rosa de Chovo" y Barraganetal, junto con "una Y para cambios o cruzamientos de trenes", en la primera, trabajos que costaron al Fisco 310.000 pesos, según datos del Gobernador del Guayas, el Coronel José Sánchez Rubio, quien con frecuencia visitaba la obra y ponderaba "las ventajas de esta mag-

nífica vía en que funcionaban dos hermosas locomotoras”.

En 1880, cuando fué Ministro de Hacienda, el General Cornelio E. Vernaza, mandó a levantar un puente de madera sobre el río Chimbo para comunicarse con un camino de herradura que a todo costo se construía hacia Sibambe, para unirse con la carretera de Quito; de lo que se deduce que el Gobierno del General Veintemilla pensaba en desistir del avance del Ferrocarril hacia la sierra ecuatoriana.

En esas circunstancias, el peruano Sr. Luis F. Segers y el alemán Sr. Herman Gohring presentaron al Gobierno un proyecto de contrato, que previa aprobación del Congreso fué suscrito el 30 de Noviembre de ese año entre el Ministro de Hacienda y Obras Públicas Sr. Vernaza y los citados empresarios, quienes se comprometían a construir el Ferrocarril de Guayaquil hasta Quito, dentro del plazo de cuatro años, por el precio de \$ 5'000.000 pagaderos en 25 anualidades de \$ 200.000 cada una, garantizadas con el impuesto de carreteras. Los empresarios tenían la libre explotación del Ferrocarril durante 30 años y las características de la línea eran las mismas de la vía Yaguachi-Chimbo, aumentando el material rodante con 15 locomotoras, 5 coches de pasajeros y 30 de carga. Cláusula especial del contrato fué la obligación de poner gratuitamente el servicio del telégrafo en los despachos del Presidente de la República, de sus Ministros y Gobernadores, entre Guayaquil y Quito, y que la pólvora, material de guerra y tropas serían transportados rápidamente y en trenes extraordinarios, sin gravámen para el Fisco y a solicitud del Jefe del Estado.

DN. J. M. PLACIDO CAAMAÑO

1884 — 1888

Tras el levantamiento armado del pueblo del Ecuador, en la legendaria campaña contra la Dictadura de Veintimilla, y que se llamó la Restauración, organizóse el Gobierno provisional del Pentavirato formado en Quito por Dn. Luis Cordero, Dn. Agustín Guerrero, Dn. Rafael Pérez Pareja y Dn. Pablo Herrera; en Guayaquil representado por Dn. Pedro Carbo y en Manabí y Esmeraldas por el General Dn. Eloy Alfaro.

La Convención Nacional de 1883 eligió para Presidente constitucional al Sr. Caamaño, mandatario esclarecido y progresista que dió gran impulso a la obra del Ferrocarril del Sur.

Asomó entonces en el escenario de la vida administrativa del Ecuador el célebre Ingeniero inglés Dn. Marco Jameston Kelly, personaje en quien nos ocuparemos detenidamente en el capítulo relativo al General Alfaro. El Presidente Caamaño le hizo entonces administrador del Ferrocarril Yaguachi - Chimbo, y como era técnico de verdad, varón de empresa y sólidamente vinculado a los círculos financieros de los Estados Unidos y Europa, presentó muy luego al Gobier-

no una propuesta para la construcción del Ferrocarril de Chimbo a Sibambe bajo las siguientes condiciones:

La extensión de la línea sería aproximadamente de 82 kilómetros; gradiente máxima la del 3%; plataforma de la vía, 4 metros; puentes de hierro y mampostería; taludes los del terreno natural y en roca el 10%; rieles de acero de 50 libras por yarda; curvas de 60 metros; vía balastada; desvíos horizontales, etc., etc. Material rodante compuesto de dos locomotoras nuevas de 20 toneladas; 2 carros de pasajeros; 12 de carga y 4 para ganado. Dos oficinas en Chimbo y Sibambe con bodegas, salón de espera, boletería, mueblaje y habitaciones para Jefe de Estación, boletero y telegrafista.

Por su parte el Gobierno debía concederle durante 12 años el monopolio y explotación de la sal en toda la República, ramo avaluado para el objeto en \$ 200.000 anuales, siendo en consecuencia el precio de la obra el de \$ 2'400.000. Además el empresario tenía derecho a las entradas del Ferrocarril durante el tiempo de los 12 años, de manera que en Agosto de 1907, Kelly debía entregarlo al Ecuador libre de todo gravamen. La expropiación de terrenos debía hacer el Gobierno por su cuenta, así como liberar de derechos fiscales y municipales a todos los materiales y útiles necesarios para el Ferrocarril, concesión que compensaba el empresario obligándose a transportar gratuitamente a los funcionarios del Gobierno, provistos de pasaportes, y además las valijas de correo. Para la seguridad de las obras, el Gobierno debía tener un Ingeniero rentado por él para la supervigilancia de la construcción. Las tarifas de transporte, así como el Reglamento de tráfico debía dictarse de mutuo acuerdo y el plazo para la terminación del Ferrocarril en Sibambe era el de 4 años.

El Presidente Caamaño, en su Mensaje a la Legisla-

tura recomendó “que se estudie y apruebe las bases del proyecto que ha presentado un Ingeniero de reputación universal, quien familiarizado con lo accidentado de nuestras cordilleras, ha trabajado en el Perú una obra que rivaliza con los Ferrocarriles de San Gotardo y del Canadá”.

La propuesta de Kelly fué aprobada, sin modificación alguna en los siguientes términos:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE ECUADOR

Decreta:

Art. 1º.—Acéptase la propuesta hecha por el Sr. Marco Jameston Kelly para prolongar el Ferrocarril de Yaguachi.

Art. 2º.—Autorízase al Poder Ejecutivo para que mande a celebrar el contrato por escritura pública en conformidad con las 27 cláusulas y las especificaciones que dicha propuesta contiene.

Dado en Quito, a 4 de Agosto de 1885.

El Presidente del Senado,

Luis Cordero.

El Presidente de la Cámara de Diputados,

Juan Bautista Vázquez.

El Secretario del Senado,

Manuel María Pólit

El Secretario de la Cámara de Diputados

José J. Estupiñán.

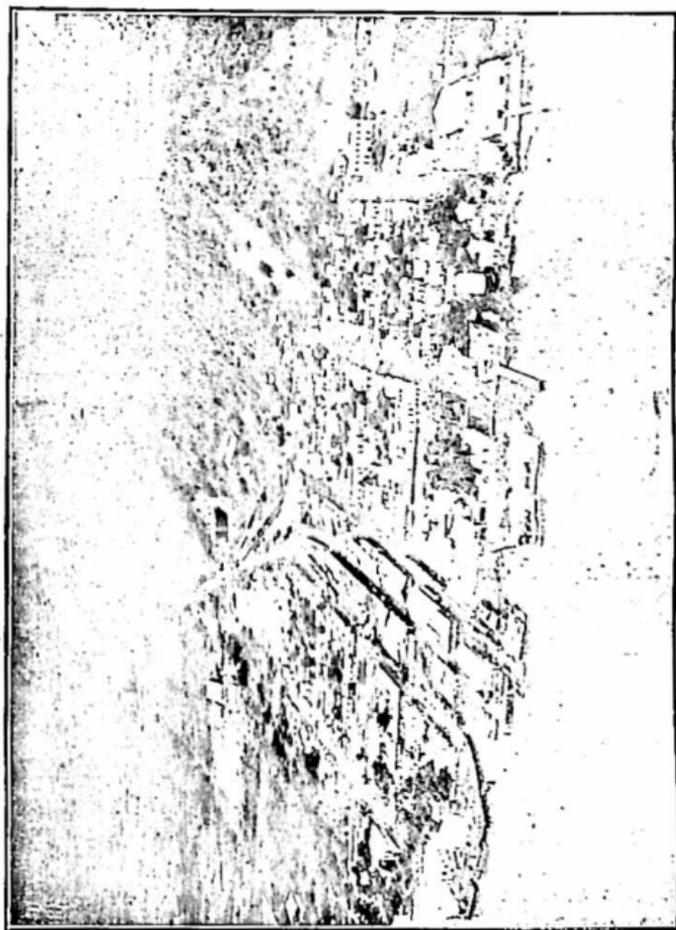
Sobre la base de este contrato, Kelly formó entonces la “Compañía de obras públicas del Ecuador” y por medio del “Banque d'Escompte” de París obtuvo un empréstito de Frs. 9'000.000 garantizado con el mo-

nopolio de la sal, dinero con el que activó los trabajos del Ferrocarril hacia la cordillera. En 1886 levantó sobre el río Chimbo un gran puente de hierro construido especialmente por la célebre casa Eiffel que pocos años después erigió en París la famosa torre de su nombre.

En el año de 1887, personalmente realizó este empresario los estudios y trazado de la conocida "Vía Kelly", de Chimbo a Sibambe, para lo que aprovechó de los magníficos trabajos realizados anteriormente en esa sección; punto sobre el que hacemos esta rectificación, pues las obras de arte y terraplenes que existen hoy perfectamente utilizables entre Sibambe y la quebrada de Huigra, no son construcciones de Kelly, como se cree, sino de los ingenieros de García Moreno, efectuadas 14 años antes.

El problema para ascender con el ferrocarril a la meseta interandina ha sido estudiado por muchos técnicos e indiscutiblemente el proyecto de Kelly ha sido el único que convenía seguir. El Ingeniero Muller trazó una línea demasiado alta, la que con una enorme serie de curvas, lazos y retrocesos daban una extensión exagerada a la vía, y posteriormente el competentísimo Ingeniero John Harman aceptó desde el principio el proyecto de Kelly con ciertas modificaciones, aunque fué abandonado por una lamentable equivocación para volver hoy sobre el mismo, con nuevas variantes hechas en el trazado por el actual y muy diestro ingeniero nacional que sirve al Ferrocarril del Sur.

Los primeros teléfonos que se instalaron en el Ecuador fueron los colocados por Kelly entre Yaguachi y Chimbo en Mayo de 1887 para el servicio del Ferrocarril; y en esa misma época llegaron cuatro puentes más de hierro enviados por la fábrica Eiffel para Rioblanco, Mayaguán y otros puntos de la sección de Naranjapata.



ESTACION ELOY ALFARO

Sección Durán-Yaguachi construída por el empresario Kelly

El transporte de materiales de Guayaquil a Yaguachi por el río era costoso y lento, por lo que el mismo Kelly propuso al Gobierno la construcción de una línea de Yaguachi al punto denominado "El Recreo" o Durán frente a Guayaquil. El Congreso de ese año, por un Decreto de 11 de Agosto aprobó este contrato adicional que comprendía: la prolongación de la vía férrea hasta Durán, en la extensión de 21 kilómetros y el aumento de material rodante con dos locomotoras más, 3 carros para pasajeros y 12 para carga. El valor fijado era el de \$ 20.000 por kilómetro, todo comprendido, o sea por \$ 420.000 pagaderos a razón de \$ 50.000 por año a contarse desde la terminación de la obra. Además, se concedió al empresario el usufructo del Ferrocarril durante 10 años en la extensión de Durán a Chimbo.

Los trabajos de esta nueva línea férrea comenzaron en Durán el 8 de Diciembre de 1887 y se verificó el empalme en Yaguachi el 25 de Noviembre del año siguiente, al ponerse el último remache del magnífico puente levantado sobre ese río, por donde pasaron ese día las cuatro locomotoras siguientes: "Quito", "Guayaquil", "Cuenca" y la "Mascota".

El Director de Obras Públicas Sr. Dr. J. B. Menten decía de este ramal de Durán a Yaguachi que servirá únicamente para el transporte de útiles del Ferrocarril de Chimbo y que en lo futuro será solo para el provecho de los ricos hacendados de esa sección.

En 1888 comenzaron las dificultades técnicas y financieras para Kelly, pues el invierno destruyó gran parte de sus obras y los recursos económicos estaban en crisis porque las ventas de sal en toda la República no alcanzaban a \$ 160.000 anuales, mientras las previsiones de su contrato eran por \$ 200.000. El costo del transporte de sal por Sibambe era muy caro y, en un

supremo esfuerzo, para abaratar los fletes, dedicóse a reparar el camino de Chimbo a Guaranda, obra en la que gastó una suma muy fuerte. Por otra parte, de los terraplenes de Chihuancay junto a Naranjapata, fugaron los trabajadores amedrentados por la montaña tropical con el paludismo, sus animales feroces y las víboras. Resolvió entonces traer gente del Asia, pero el Gobierno y la prensa se opusieron rotundamente, comenzando así el fracaso de la empresa.

El Presidente Caamaño reconociendo los esfuerzos hechos por Kelly, cooperaba con él en lo que podía, y esto dió motivo a que sus adversarios políticos le criticaran muy fuertemente, por lo que el Jefe del Estado en su Mensaje al Congreso de 1888 quejóse en estos altivos términos:

“Se ha dicho por algunos que miden los actos ajenos por los de su propia flaqueza que la presente administración ha protegido abiertamente a esta empresa, y aún no ha faltado quien se atreva a censurarla. El Gobierno en cuanto le ha sido posible ha procurado orillar los inconvenientes de toda clase de empresas honorables, y sobre todo de las que, como la que nos ocupa, encierran el gran porvenir del país. Además, una vez hecho un contrato de tanta magnitud, es un deber del Poder Público quitar los estorbos que pudieran entorpecer su cumplimiento, sin otro objeto que el provecho general, al que están muy lejos de propender los que no alcanzan a concebir que las grandes empresas tienen siempre grandes escollos y que el lustre de la presente Administración está en su pureza comprobada y en la rectitud de sus miras”.

DN. ANTONIO FLORES

1888 — 1892

En sucesión constitucional llegó al Poder este distinguido Mandatario que tenía ya antecedentes de actuación relacionados con el Ferrocarril del Sur, como hemos anotado en páginas anteriores.

Encontró al empresario Kelly que se debatía varonilmente entre un cúmulo de dificultades de todo género para el éxito de su obra. Trabajaba casi a la desesperada, complicándose en una serie de nuevas empresas auxiliares como la construcción de un pequeño ferrocarril en Salinas y amplias bodegas para el almacenamiento de la sal; trajo también expertos y maquinaria adecuada para depurar este artículo y compactándolo en forma de ladrillos, exportarlo a Colombia y el Perú. Reparó casi en su totalidad el camino de herradura de Chimbo a Guaranda para el transporte económico de ese producto que respaldaba su empresa. Los estudios técnicos hasta Sibambe hizo revisarlos con el Ingeniero Carlos L. Belden, traído del Perú; y la enrikladura avanzó 12 kilómetros desde Chimbo hacia la cordillera, y los terraplenes llegaron a 37 kilómetros.

En circunstancias tan angustiosas, Kelly logró formar en Guayaquil la "Compañía del Ferrocarril y Obras Públicas", con los Sres. Stagg y otros capitalistas vinculados a los banqueros ingleses y franceses que tenían invertido ya mucho dinero en la empresa, la que, por convenio expreso del Gobierno quedó a cargo de la citada Compañía que se subrogaba en los derechos y obligaciones de Kelly.

La inundación de los terraplenes por un aguaje del Yaguachi en Febrero de 1890, causó muchos daños e hizo imposible la entrega de este tramo del Ferrocarril al Gobierno, siendo este el principio del fin de esta empresa presidida por Kelly. El Gobernador del Guayas le notificó con la multa de mil sucres por el primer mes de atraso en la ejecución de la obra y siguió luego la demanda del Fisco que terminó en el juicio arbitral previsto en el contrato, habiendo sido designado para el objeto como representante del Gobierno el Dr. Pablo Herrera y como Abogado defensor el insigne jurisconsulto Sr. Dr. Luis Felipe Borja.

En estas circunstancias se presenta el célebre Conde Thadée d'Oksza, de la banca y aristocracia de Europa, y en el empeño de salvar las sumas de dinero invertidas por Kelly propone al Presidente Dr. Flores un nuevo negocio que en el fondo no fué sino lo que con tanto acierto llamó después el Dr. Luis Cordero, "la variante Oksza".

Sintéticamente proponía que un Sindicato europeo asuma las obligaciones de Kelly y de la "Compañía de Obras Públicas" en lo referente a la reparación del Ferrocarril de Durán a Chimbo y a la construcción del mismo de este lugar a Sibambe. El Gobierno recuperaba el monopolio de la sal y en sustitución debía garantizar el interés del 7% anual sobre el monto de Frs. 40.000.000 o sobre \$ 10'000.000 de moneda ecuatoriana,

capital necesario para la realización definitiva del Ferrocarril hasta Riobamba. La garantía era por el tiempo de 33 años y se le daba al Sindicato la explotación absoluta del ferrocarril durante 50 años, incluyéndose en el negocio la construcción de un Muelle en Guayaquil, también para explotarlo durante ese tiempo. Se estipulaba, equitativamente, que si la empresa producía más del 7%, las utilidades se repartirían a medias entre el Gobierno y los empresarios. Condición del contrato era también el terminar toda reclamación contra la Compañía de Obras Públicas, y Kelly, quien seguramente fué el gestor de la nueva propuesta. Para la seguridad del contrato el Conde d'Oksza ofrecía depositar a la orden del Banco del Ecuador, en París la suma de Frs. 2'000.000 que los aprovecharía el Gobierno en caso de incumplimiento de cualquiera de las bases.

Parecía tratarse de una propuesta seria y sin complicaciones, por lo que el Congreso Nacional por Decreto de 22 de Agosto de 1890, aprobó el nuevo contrato con el beneplácito del Jefe de la Nación.

Sin embargo, el Presidente Dr. Flores fué siempre pesimista en lo referente a los ferrocarriles en el Ecuador. Había residido mucho tiempo en el exterior y en documento público dijo: "que con las rentas del Fisco es imposible construir vías férreas en nuestra República, siendo para ello necesario de capitales extranjeros que muy difícilmente vendrán al país por su descrédito, como lo había manifestado con franqueza al Presidente García Moreno desde Washigton en 1872. "Somos muy pobres y debemos progresar lentamente y con nuestros propios recursos".

Flores puso todo su empeño administrativo en la reparación del camino de herradura que conduce de Bahahoyo a Guaranda, casi podemos decir en sustitución

del Ferrocarril del Sur, cuyo fracaso consideraba irremediable. Como de costumbre, fué el Presidente censurado fuertemente por la prensa y cuando se le dijo que prefería la mula al Ferrocarril dirigióse a la Legislatura explicando su punto de vista de patriotismo práctico, porque en su concepto no había llegado todavía para el Ecuador la era de los ferrocarriles, los que para ser reproductivos en cualquier país requieren una base de población de 5,000 habitantes por cada kilómetro de vía férrea, correspondiendo por tanto a nuestra República la necesidad de contar con 2'300.000.

La llamada "Vía Flores" se convirtió entonces en la principal arteria del tráfico nacional y como prueba de las comodidades que ofrecía, el Presidente anotó que por ese camino se había hecho en esos días el transporte de la estatua que se erigió en esta Capital al Mariscal Sucre.

DON LUIS CORDERO

1892 — 1895

Elevado a la primera Magistratura de la República por la mayoría de la votación popular en los comicios de entonces, inició un Gobierno democrático por excelencia, y, respetuoso como el que más de la opinión pública, sujetó a su dictamen los principales asuntos de la administración nacional.

El Presidente Dr. Cordero encontró que el problema del Ferrocarril del Sur se había complicado como nunca, pues Kelly y la Compañía de Obras Públicas, en plena bancarrota, habían sido eliminados ya de la administración de la obra por embargo dictado por las autoridades del Poder Judicial y se tramitaba el juicio de arbitraje. Pocos días después de posesionado del elevado cargo pidió al Congreso normas para salvar tan crítica situación y expidióse entonces la Ley de 6 de Agosto de 1892 en que ordena al Ejecutivo: 1° Continuar por cuenta del Estado los trabajos ferroviarios; 2° contratar inmediatamente un ingeniero de primera clase para la revisión de lo realizado y 3° se asignaban para la obra los fondos que produzcan el ramo de la

sal, el impuesto de carreteras, un gravámen a la tagua y las propias entradas del Ferrocarril.

Por intermedio del Sr. Dr. Manuel N. Arízaga, residente entonces en los Estados Unidos, hizo gestiones el Dr. Cordero para que contratara al reputado profesional ferroviario de aquella época, el Coronel William Shunk, que presidió la Comisión de Ingenieros norteamericanos que poco tiempo antes había verificado en nuestro territorio el trazado del Ferrocarril Panamericano proyectado por el Gobierno de Washington.

No lográndose la venida de este técnico — el mismo que posteriormente trabajó con Harman — se pensó en el conocido ingeniero Mac Clellan y éste, desgraciadamente falleció en esos días en Yaguachi. Utilizáronse entonces los conocimientos del ingeniero alsaciano Dn. Cristóbal Thill, residente en el Ecuador desde la primera administración de García Moreno. Contratado al efecto por 400 pesos mensuales, verificó en pleno invierno un trabajo de revisión y estudio de la sección Chimbo - Sibambe, del que surgió un Informe justamente aplaudido por el Gobierno por la precisión de él, su técnica y probidad. Dilucidaba ampliamente sobre las dificultades de la hoya del Chanchán, señalaba las causas del fracaso de Kelly, y como complemento de su estudio incluyó un proyecto sobre una posible variante por la ruta de Pallatanga a Guaranda. (1)

(1).—Conocimos al Ingeniero Thill en Cuenca, a donde había sido llevado por Dn. Carlos Ordóñez para la construcción de puentes y acueductos en sus propiedades. Cuando le ofreció un pasaje de regreso a Francia lo rehusó, solicitando únicamente la felicidad de terminar sus días a orillas del río Paute, en la hacienda de Zhunir y que un pedazo de esa tierra reciba sus despojos mortales. Reposa pues este gran hombre de ciencia en el humilde Cementerio del pueblo de Paute, en medio de naranjos, chirimoyos y cafetales.

N. del A.

Depositario y administrador del Ferrocarril de Durán a Chimbo fué nombrado Dn. Antonio de Icaza, quien bajo la inmediata supervigilancia del Gobernador del Guayas, el ex-Presidente Sr. Caamaño, manejó correctamente el servicio ferroviario y las entradas superaron a los gastos, en los que el Gobierno realizó muchas economías.

Presentóse entonces, tenaz y exigente la reclamación del Conde d'Oksza, quien, no obstante haber faltado al requisito fundamental del contrato, cual era el depósito en efectivo de Frs. 2'000.000 como garantía de su ejecución, pretendía que la Nación reconozca la vigencia de las concesiones en la construcción y explotación del Ferrocarril, ciertamente adquiridas por aprobación de la Legislatura. Se alegaba que el Banco del Ecuador no quiso hacerse cargo del depósito por temor de un asalto militar a él, como ocurrió en la época de Veintemilla, y aseguraban los interesados que tal depósito se verificó en el Banco de Descuento de París, asunto que posteriormente se aclaró, comprobándose por medio del Cónsul ecuatoriano en París, Sr. Clemente Ballén, que el mencionado depósito se había verificado en papeles fiduciarios de dudoso valor, más no en dinero efectivo.

Por intermedio de la Legación francesa en Quito recibió entonces el Presidente Cordero una formal reclamación al respecto, junto con reiteradas peticiones del Marqués D'Auray, Presidente del Consejo de administración de la "Compañía del Ferrocarril Nacional del Ecuador", y como el Gobierno se mantuviera inflexible en no atender ú oír nuevas proposiciones de una empresa que había perdido la confianza del país, los banqueros europeos enviaron a Quito al perspicaz e inteligente Sr. René Trottier, quién cruzó aquí con el primer Magistrado de la Nación una serie de comunica-

ciones muy interesantes, de las que transcribimos los siguientes párrafos que pertenecen a una carta del Dr. Cordero:

"La República del Ecuador ha sido, Sr. Trottier, muy poco afortunada en punto a concesiones sobre vías férreas. La que llamamos Ferrocarril del Sur, que al principio se trabajaba por cuenta del Gobierno, ha dado a éste y a la Nación tres consecutivos desengaños, pues ni el Sr. Marco Kelly, ni la Compañía del Ferrocarril y obras públicas de Guayaquil, ni el Sr. Conde d'Oksza han llegado a cumplir lo que ofrecieron en los contratos respectivos".

A poco el citado Trottier mostraba al Presidente de la República dos giros por un millón de francos cada uno, a la orden del Banco del Ecuador y del Banco Internacional de Guayaquil, respectivamente, para hacerse efectivos en cuanto el Gobierno declare vigente el contrato d'Oksza, pues que ese dinero representaba el depósito de garantía. La respuesta del Dr. Cordero fué la siguiente:

"Interesados todos los ecuatorianos en la pronta unión de las comarcas andina y litoral, por medio de un vía férrea, que estudien ellos y la Legislatura la nueva faz del asunto y sea su juicio dictamen el que trace al Gobierno de la Nación la senda que debe seguir, como republicano y patriota. Nada que traspase estos límites puedo ofrecer a Ud., Sr. Trottier.. Quiero que el Congreso y la opinión pública pronuncien su veredicto con entera libertad, sin que el Gobierno anticipe una sola palabra sobre la conveniencia o inconveniencia de un nuevo arreglo".

El irreductible representante d'Oksza y D'Auray forzaba la situación y exigió al Gobierno que convocara un Congreso extraordinario para dilucidar el punto y fué entonces cuando el Dr. Cordero consultó al Consejo de Estado sobre dicha convocatoria y sobre las nuevas proposiciones presentadas.

El Dr. Camilo Ponce que presidió la Legislatura de 1890, la que aprobó el contrato d'Oksza, después como

Vocal del Consejo de Estado, habiéndose comprobado la falta de seriedad de los presuntos empresarios, presentó un vibrante y patriótico Informe que aprobado por unanimidad por esa alta Corporación, puso fin a la sonada y célebre reclamación, siendo su parte resolutiva la siguiente:

“Debe aceptarse varonilmente el menor de los males, disolver el irrealizable contrato, recobrar las rentas nacionales comprometidas en él, mandar hacer nuevos y prolijos estudios de la proyectada vía férrea y comprobada su practicabilidad o elegida mejor dirección, volver con aliento y cordura a poner manos a la obra por los medios menos costosos, mas seguros y más conducentes a su realización”.

Este documento lleva la firma de Dn. Carlos Pérez Quiñones, como Secretario del Consejo de Estado.

De todo lo que antecede se deducirá el presentimiento que tenía el Dr. Cordero sobre los daños y amarguras que causa la calumnia, ciega y audaz contra los gobernantes, entre los que fué a poco víctima inocente por otros motivos, perfectamente aclarados ya y fallados por la Historia.

El entusiasmo por contratos ferrocarrileros presentóse entonces por nacionales y extranjeros, y el Gobierno no quiso aceptarlos ni *ad referendum*, sino que los sometió a la resolución del Congreso y fueron los siguientes:

El Dr. A. L. Yerovi, promotor de la “Compañía Nacional del Ferrocarril del Sur”, integrada por conocidos ecuatorianos, ofreció construir el Ferrocarril de Chimbo a Riobamba, ya sea por Sibambe o por Paliantanga, por \$ 50.000 pesos en plata cada kilómetro, dentro del plazo de 5 años para lo que había obtenido la suscripción de \$ 400.000 destinados a darlos en garantía al Gobierno.

El francés Mr. Teodoro Delort presentó la propues-

ta de la construcción del mismo Ferrocarril de Chimbo a Riobamba y luego seguir a Quito por contrato posterior. Exigía al Gobierno la garantía del interés de 6% anual sobre el valor de la obra, computándose a Frs. 150.000 por kilómetro de vía y además sobre Frs. 1'200.000, importe de un gran muelle en Durán. Por otra parte la empresa debía explotar por su cuenta el Ferrocarril durante 60 años.

Muy interesante es el contrato propuesto por el subdito inglés Alfredo H. Haggard, sobre la construcción de un Ferrocarril que partiendo del Pailón, en Esmeraldas, llegue a Ibarra, pase por Quito a Ambato y termine en Riobamba. Solicitaba del Estado la propiedad de 20.000 millas de terrenos baldíos en los lugares que elija la Empresa. Enviado este proyecto al Consejo de Estado se recomendó al Ejecutivo prestarle al proponente las facilidades posibles para los estudios técnicos necesarios.

Los Doctores Alberto y Nicolás Muñoz Vernaza propusieron al Gobierno y obtuvieron la aprobación del Congreso, por decreto de 20 de Agosto de 1890, la construcción de un Ferrocarril que comenzando en Machala, pase por el valle de Yunguilla, llegue a Cuenca y sea su terminal Azogues o Biblián para la explotación de los ricos yacimientos de carbón de piedra allí existentes. La empresa debía realizarse a cambio de lotes de terrenos baldíos a ambos lados de la línea y además el Gobierno se obligaría a garantizar el interés del 6% sobre la inversión de \$30.000 por kilómetro de Ferrocarril en la extensión de 180 kilómetros. El plazo para comenzar los trabajos quedó determinado en un año y para terminar la obra en 5 años.

Finalmente el Dr. Salvador Ordóñez, en sociedad con Mr. Russel Duane, ofreció construir un gran Ferrocarril para la comunicación interoceánica, partiendo

de Puerto Bolívar por Yunguilla y Portete, llegar a Cuenca y siguiendo el río Paute, por el sistema fluvial del Santiago terminar en un punto navegable del Amazonas. Se pagaba el costo del Ferrocarril, asimismo por concesión de 10 kilómetros de terrenos baldíos a cada lado de la línea férrea. Después de 10 años de terminado el Ferrocarril la Empresa tendría derecho al 50% de las entradas de las Aduanas de Puerto Bolívar y de la que se establecería en el Oriente. Finalmente, transcurridos 90 años, el Ferrocarril sería propiedad del Estado.

Bellas ilusiones de progreso y civilización en aquellos tiempos en que el capital europeo se interesaba en empresas de colonización en estas tierras vírgenes de la América Hispana!

Para terminar este capítulo recordaremos que la sublevación de la Guardia Nacional en Ibarra y el levantamiento del Batallón N° 5 en esta Capital, ocurridos el 10 de Abril de 1895, causaron tanta amargura al Presidente Cordero que sin embargo de haber sofocado enérgicamente la sedición, resolvió retirarse a la tranquilidad de su hogar, dejando con desinterés patriótico la primera Magistratura: "esa fuente de amargura en que se había saciado de hiel durante cinco meses, y se alejaba tranquilo de las tempestuosas regiones del Poder", como dijo este impoluto Gobernante en su sentido y hermoso Manifiesto al pueblo ecuatoriano.

Aceptada la renuncia del Dr. Cordero por el Consejo de Estado, asumió el Poder Ejecutivo Dn. Vicente Lucio Salazar, como Vice-Presidente de la República, quien convocó elecciones presidenciales para los días 17, 18 19 y 20 de Junio de 1895.



GENERAL DON ELOY ALFARO
Promotor principal del Ferrocarril de Guayaquil a Quito



GENERAL DN. ELOY ALFARO

1895 — 1901

La revolución que estalló en Guayaquil el 5 de Junio de 1895 y los éxitos de la batalla de Gatazo y del combate de Chimbo, elevaron al Poder a este notable caudillo militar y estadista práctico que inició inmediatamente con valentía y patriotismo la transformación política y económica del Ecuador, encausándole por los rumbos del programa de su Partido, del que fué su abanderado triunfante. Acometió resueltamente el grandioso proyecto de llevar el "Ferrocarril Trasandino" hasta Quito y su realización fué el ideal de sus actividades, la obra fundamental de su Gobierno, el triunfo de su indómita energía, y ahora el pedestal de su gloria.

Para establecer ciertos antecedentes históricos, relativos al General Alfaro, se hace necesario aquí un breve paréntesis.

Había participado heroica y eficazmente en la campaña de la Restauración contra la dictadura de Veintemilla, ejerciendo el mandato de Jefe Supremo de las Provincias de Manabí y Esmeraldas en aquella época de honda convulsión para el pueblo ecuatoriano. Fué

entonces, en 1883, cuando en Bahía de Caráquez conoció al Agente de la casa "Remigton", Sr. Marco Jameston Kelly — el Ingeniero y empresario que más tarde contrató con el Gobierno de Caamaño la construcción del Ferrocarril — a quien compró 4.000 fusiles y 1'000.000 de cápsulas por el precio de \$ 200.000 Este armamento tuvo el ejército del General Alfaro en los campos de Mapasingue y el Salado, cuando en acción conjunta con las tropas de la sierra derrocaron a Veintemilla en Guayaquil el histórico 9 de Julio de aquel año.

Como el General Alfaro ejercía el Gobierno en las citadas Provincias, al encontrar en Kelly a un hombre de empresa, contrató con él y Stanley Nider la instalación de "un hilo telegráfico" en la Provincia de Manabí con prolongación a Esmeraldas, para llevarlo después hasta Quito. Concedió también al mismo Kelly facilidades y ciertos privilegios para que estableciera allí la magnífica industria de la cabuya, en la fabricación de sacos de esa fibra, utilizando la materia prima admirable del lugar. Pero el contrato de más importancia fué el referente a la fundación de un Banco de emisión, giro y descuento, con domicilio en Manta, para cuyo efecto se le otorgaron a Kelly concesiones especiales durante 25 años. Este fué el Banco "Anglo-Ecuatoriano", constituido por capitales ingleses en su totalidad.

Familiarizado con los principales problemas del Ecuador, como el de la Deuda Externa, materia sobre la que escribió extensamente con admirable conocimiento de causa, tuvo siempre el General Alfaro, al igual que García Moreno, la preocupación de los caminos y las vías férreas. En Manabí trató ya con Kelly sobre la construcción de un camino de herradura o un

Ferrocarril de Bahía a Santo Domingo de los Colorados y en un documento público decía:

"Hay que tener en cuenta que no es difícil conseguir que se organice en el exterior una Compañía constructora del Ferrocarril de Bahía, por lo menos hasta las faldas de la cordillera; y para esta clase de empresas sirve de aliciente poderoso la concesión de lotes de terrenos baldíos en los lugares por donde debe pasar la vía férrea, así como garantizar en los primeros años con un tanto por ciento los intereses del capital que se invierta en el Ferrocarril".

Tuvo también oportunidad de conferenciar con un fuerte tenedor de bonos de la deuda inglesa y le propuso reducir su cifra nominal a un valor equitativo para facilitar el servicio puntual de la deuda. Cabalmente todas estas ideas fueron las fundamentales de la negociación posterior y definitiva, sin que hayan sido traídas del exterior por los que ejecutaron la obra del Ferrocarril, sino que originariamente fueron del mismo General Alfaro.

Refiriéndonos nuevamente al año 1895, debemos recordar que organizado en Guayaquil el Gobierno de la Jefatura Suprema, uno de los primeros actos administrativos del General Alfaro fué el solicitar detalles sobre el estado en que se hallaba la obra del ferrocarril del Sur confiado hasta entonces al depositario Sr. Juan G. Sánchez, quien informó el 15 de Julio al nuevo Ministro de Hacienda y Obras Públicas, Sr. Dn. Lizardo García: que la línea férrea en servicio mide 69 kilómetros, en buen estado; que funcionan 4 locomotoras, de las que 2 están en malas condiciones; que el material rodante se compone de 3 coches de primera para pasajeros, 5 de segunda, 9 carros de carga, 4 para ganado y 15 plataformas; que el taller mecánico de Yaguachi tiene más o menos el equipo necesario para reparaciones y que con un programa de mejoras que presentaba y que ascendía a \$ 157.000, ofrecía este empleado que

“el Ferrocarril de Chimbo se transformaría en breve tiempo en un joya digna de la rica y floreciente zona que recorre en el Cantón Yaguachi”.

En esos mismos días el Ministro Sr. García se dirigió al Banco del Ecuador solicitándole que por medio de sus corresponsales en el exterior seleccione y contrate un ingeniero de primer orden para encomendarle la dirección y construcción del Ferrocarril del Sur hacia Quito. En Setiembre del mismo año llegó de Inglaterra el afamado técnico ferroviario Mr. V. Sigoald Muller, y entonces el General Alfaro designó una Comisión compuesta de Dn. Emilio Estrada, Dn. Rafael Ontaneda y los Ingenieros Thill y López, para que acompañen a Muller en una inspección prolija del Ferrocarril desde Yaguachi a Chimbo y estudien el trazado de Kelly hasta Sibambe. Los informes de Muller y de esta Comisión son documentos de mucha importancia y que deben ser consultados para la solución final del problema del Chanchán.

Inaugurada la Convención Nacional de Guayaquil el 9 de Octubre de 1896, el General Alfaro tuvo ya adelantados los trabajos preliminares para la continuación del Ferrocarril con los estudios del Ingeniero Muller, y en Mensaje especial, después de criticar muy apasionadamente el contrato con Kelly, solicitó autorización para comenzar la obra por cuenta del Gobierno, pero recomendaba que para el objeto se forme una Junta o Comisión, compuesta de hombres patriotas y honorables, probos y de fortuna que se encargue directamente de supervigilar la construcción del Ferrocarril, por cuanto los Gobiernos, con el cúmulo de asuntos que tienen a su cargo, nunca son buenos administradores de las grandes empresas nacionales. Para ello recomendaba a los Sres. Ignacio Robles, Dn. Eduardo Arosemena, los Morlas, Seminarios, Aspiazus, Sotomayor

y Luna, Dn. Luis A. Dillón, Mandiyá, Guzmán, Ballén y otros distinguidos caballeros de Guayaquil, quienes podrían también, dado su prestigio financiero, obtener capitales para esta obra.

El Ferrocarril estaba mientras tanto embargado y el embrollo judicial de la Compañía de Obras Públicas y Kelly con el Gobierno terminó rápidamente ante la actitud enérgica del Jefe Supremo y se firmó la escritura de transacción respectiva, tomando como base el proyecto de arreglo presentado por el abogado de la Nación, Sr. Dr. Luis Felipe Borja y que se reducía a que tanto el Gobierno como los empresarios dieran por terminado absolutamente todo, sin que ninguna de las partes recibiera ni reclamara nada.

El pavoroso incendio de Guayaquil, ocurrido en Octubre de 1896, obligó a la Convención Nacional a trasladarse a Quito para continuar sus sesiones y el Presidente Alfaro, sin descuidar el proyecto ferroviario dirigióse desde aquí, el 9 de Diciembre, al Ministro del Ecuador en Washington, Sr. Luis Felipe Carbo, pidiéndole realice gestiones en los Estados Unidos para interesar empresarios y capitalistas en la obra del Ferrocarril.

El 18 de Enero de 1897 el Presidente Interino de la República recibió el siguiente histórico

Cablegrama de New York.

General Alfaro:

Desea formarse aquí un Sindicato compuesto de personas honorables y ricas construir ferrocarril, dispuesto mandar representante estudio vía, tratar Gobierno y Convención antes clausurarse ésta; pero desean ofrezca concesión siempre condiciones responsabilidad Sindicato sean aceptables Ecuador y éste garantice interés y amortización empréstito derechos aduana. Creo debe aceptarse esta proposición. Conteste pronto aprovechar tiempo.

(f.) Carbo

El Gobierno puso este mensaje en conocimiento de la Asamblea Nacional, la que en oficio inmedjato, suscrita por su Secretario Sr. Dn. Celiano Monge, manifiesta su complacencia por la noticia y avisa haberse entregado el cablegrama a la Comisión especial que estudia los asuntos del Ferrocarril.

A los pocos días la Asamblea expidió un Decreto autorizando al Ejecutivo llamar empresarios y contratar ad referendum la obra proyectada, e inmediatamente el General Alfaro envió el siguiente cablegrama:

Ministro Ecuador.—New York

“Empresarios ferrocarril interandino tendrán apoyo honrado, decidido del Gobierno y de todo el país que cifra su progreso en esa obra redentora”.

(f.) Alfaro

El 2 de Febrero el Sr. Carbo cablegrafía nuevamente al Gobierno informándole de que por el primer vapor sale para el Ecuador el representante del Sindicato americano.

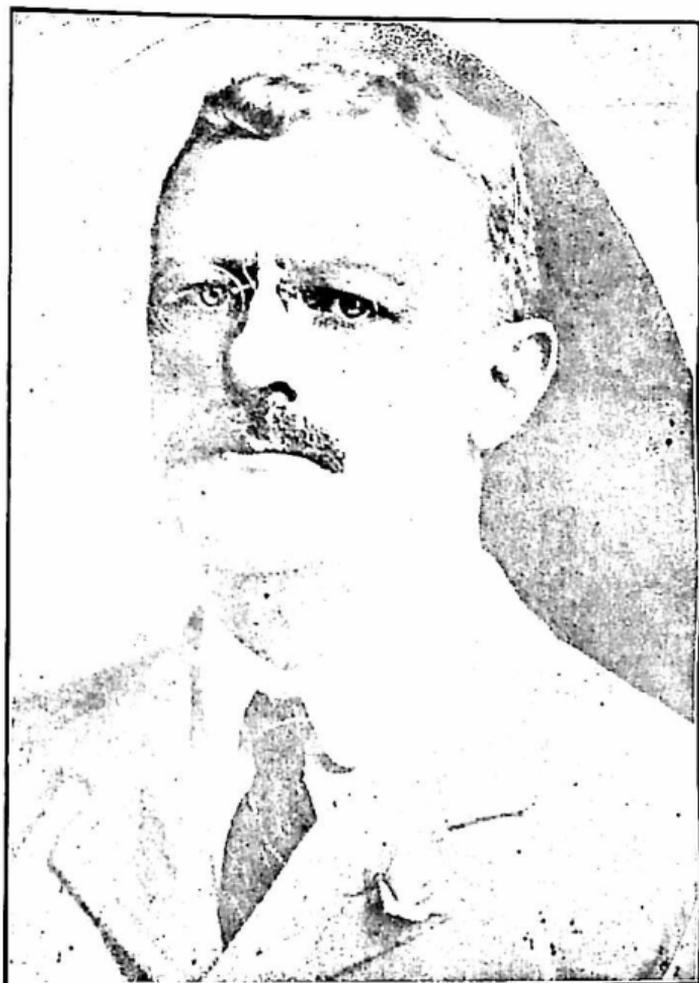
El 13 de Marzo llegaba a Quito Dn. Archer Harman, quien inmediatamente presentóse ante el Canciller ecuatoriano Sr. Dr. José Peralta y puso en sus manos la siguiente carta de presentación del Ministro Sr. Carbo, precioso documento que lo hemos obtenido tomando una copia del original que reposa en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

LEGACION DEL ECUADOR

Washington, D. C., Febrero 7 de 1897.

Señor Ministro:

Tengo el placer de presentar a V. E. al Señor Dn. Archer Harman, Ingeniero Americano que se dirige a Quito como Re-



Dr. ARCHER HARMAN

Empresario y constructor del Ferrocarril de Guayaquil a Quito

presentante de la poderosa Empresa que desea construir el ferrocarril del Ecuador, obra en la que, como V. E. sabe, están fundadas las más sólidas esperanzas de prosperidad nacional.

El Señor Harman, acompañado de su Secretario, Señor Eduardo Morley, hará los estudios indispensables, tratará con el Gobierno acerca de las bases generales para un arreglo y regresará a este país. Si el negocio es aceptable para los capitalistas de New York, interesados en el proyecto, volverá al Ecuador con los poderes necesarios para suscribir el contrato y comenzar los trabajos, después de dar al Gobierno todas las seguridades de honradez y solvencia por lo que respecta al Sindicato Americano que se encargue de la obra y en cuyo nombre trate.

Sería para mí muy placentero el que se arribase a un arreglo satisfactorio para ambas partes contratantes. El Ecuador aseguraría su progreso y el capital americano encontraría sólida y provechosa ocupación.

Soy de V. E. atto. y S.S.,

(f.) L. F. Carbo.

Excmo. Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.—Quito.

El General Alfaro, con el Ministro de Hacienda y Obras Públicas Dn. Ricardo Valdivieso, acompañados de una Junta de notables, comenzaron entonces las conferencias con Harman y Morley y se trabajó tan intensamente que antes de un mes estuvieron estudiados y resueltos por ambas partes los problemas técnicos y financieros de esta valiosa y complicada negociación.

Dirigióse nuevamente el Jefe del Estado a la Convención Nacional explicando con detalles los antecedentes y pormenores del contrato aceptado ya en principio, como se verá del interesante documento que transcribimos como la expresión más auténtica, fundamental é histórica de los preliminares relativos a la construcción del Ferrocarril de Guayaquil a Quito.

MENSAJE ESPECIAL DEL PODER EJECUTIVO

SEÑORES DIPUTADOS:

Los desengaños sufridos anteriormente en materia de Contratos para la terminación del Ferrocarril del Sur, han dejado tal excepticismo en la opinión pública, como consecuencia legítima de las negociaciones ilícitas de los Gobiernos anteriores, que hoy es difícil inspirar plena confianza, habiendo quienes dudan aún de que mi Gobierno sea capaz de perfeccionar un contrato ferrocarrilero que convierta en hermosa realidad una de las aspiraciones más vehementes del partido liberal.

Y cuando falta la confianza pública, bien sabéis cuán difícil es restablecerla, teniendo que luchar con antecedentes desgraciados como los que sentaron la corrupción y la codicia de los Gobiernos de Caamaño y Flores.

Al iniciarse las negociaciones con el Sr. Archer Harman, representante de respetables capitalistas de Nueva York, tomé en cuenta las observaciones anteriores, y a fin de poner a cubierto la honorabilidad de mi Gobierno de toda mala interpretación, nombré la Junta de la cual tenéis conocimiento, para que fuera ella la que conociera de las propuestas del Sindicato Americano. Las primeras conferencias preludieron el mejor éxito, y a no ser por el alarma producido por la conjuración criminal de los enemigos de la paz y del progreso, que el Gobierno ha hecho abortar, le hubiera cabido a la Junta la satisfacción de llegar al arreglo que, después de múltiples y laboriosas conferencias, han acordado los dos comisionados que nombré una vez que la Junta resolvió disolverse.

En copia os acompaño las bases del contrato que ha resultado de dichas conferencias, y me complace preveniros que en ellas están consultados los intereses de la Nación, concordes con los medios más eficaces de hacer efectiva la realización del Ferrocarril del Sur, ante propuesta tan seria y honorable como la convenida con el Sr. Archer Harman. Y digo, sin ambages, seria y honorable, porque el personal que representa el Sr. Harman es de grande responsabilidad en la Banca de Nueva York, como que lo componen capitalistas millonarios de reconocido crédito.

No se trata, pues, de especuladores que van a buscar Compañías para ofrecer en almoneda contratos ventajosos e impracti-

cables; no se trata de aventuras de bolsa de más o menos efecto. Se negocia con gente de crédito, que estima en mucho su buen nombre y reputación, como lo prueba la calidad de las firmas que figuran en el Sindicato.

Mas tratándose de un asunto de tanta trascendencia, permítidme algunas aclaraciones que os darán suficiente luz en vuestras deliberaciones.

Cuando más halagüeña era la idea de continuar los trabajos por cuenta del Gobierno, consecuente con mi propósito de hacer que en todo caso trasmonte la cordillera el ferrocarril, solicité del ingeniero Mr. Muller su dictamen sobre el costo de la obra de Chimbo a Sibambe, quien me contestó, que no era posible hacer un presupuesto exacto mientras no estuvieran terminados los estudios de la línea, pero que calculándola desde Chimbo hasta conectar con la carretera a la altura de 2.730 metros (frente a Sibambe) en 110 kilómetros, con desviaciones, estimaba su costo en

Estaciones y material rodante para toda la línea	„	135.000
Para gastos imprevistos	„	40.000

Total £ 450.000

o sean S|| 2.250,000 pesos oro.

Ese trayecto es el más difícil y por consiguiente el más costoso de la obra del ferrocarril de Durán a Quito. Las reparaciones de Durán a Chimbo las calcula Mr. Muller en £ 150.000, en el supuesto de que tienen que colocarse nuevos rieles y durmientes y hacerse nuevas construcciones, como también desviar una parte de la línea existente.

Desde el punto de conexión con la carretera, frente a Sibambe, hasta Quito, hay 275 kilómetros, que, con los desvíos que habrá que practicar, puede calcularse en algo más de 300 kilómetros de línea férrea. Acerca del importe de este trayecto no tenemos ningún dato y hay que averiguarlo; pero indudablemente tiene que ser menos costoso que el de Chimbo a Sibambe, desde que los accidentes del terreno son distintos de los del difícil ascenso a la cordillera, y, además, la Compañía constructora aprovechará en gran parte de la carretera.

No debe, pues, alarmarnos el desconocimiento inmediato del costo total del ferrocarril, estando, como estamos, en posesión de cálculos aproximativos, hechos por un ingeniero de fama europea, acerca de la sección más atrevida y más difícil de la

empresa, y además, cuando en muy poco tiempo, conoceremos el presupuesto general de la obra; de la aceptación del cual queda pendiente el perfeccionamiento del contrato en cuyo estudio vais a ocuparos.

Para mayor abundamiento de precedentes, y por cuanto en muchos domina la triste idea de que el ferrocarril rendirá pérdida al Estado, sin duda apoyados en el Informe que en Octubre de 1892 presentó el Depositario del ferrocarril, señor D. Manuel Sarasti, previniendo que la explotación de la línea daba saldo en contra y ante el pesimismo que caracteriza a los enemigos del Gobierno respecto de cuanto significa progreso y riqueza, iniciados en el terreno práctico en que ha entrado la Administración actual, estimo muy del caso las siguientes apuntaciones.

No es de extrañar el desequilibrio a que hace referencia el ex-Depositario, porque era tal el estado de desmoralización de los empleados del ferrocarril antes de que mi Gobierno tomara cartas en el asunto, que en vísperas de salir de Chimbo a la campaña que terminó con el triunfo de Gatazo, tuve que destituir al Jefe de estación de aquel lugar, por cuanto especulaba descaradamente con los infelices arrieros, a quienes no les aceptaba carga para Durán, con el fin de obligarlos a vender a vil precio los efectos de su tráfico.

Aunque el ex-Depositario del ferrocarril, D. Manuel Sarasti, fué tan infortunado, que, según su decir, los gastos excedieron a los rendimientos del ferrocarril, bastó el cambio de orden de cosas, para que con sólo la influencia indirecta de mi Gobierno, sus productos de explotación de Durán a Chimbo hubiesen aumentado progresivamente y de una manera notable, según lo demuestra el rendimiento del segundo semestre del año pasado, que fué como sigue:

Julio	\$	11.303.73
Agosto	"	18.247.43
Septiembre	"	13.377.69
Octubre	"	12.457.64
Noviembre	"	13.109.01
Diciembre	"	12.345.71
Total	\$	80.841.21

Los gastos mensuales han sido, de dos mil sucres en empleados y de dos mil a tres mil en factoría y gastos de conservación.

Ahora que el ferrocarril va a ser administrado directamente por el Gobierno, tengo la seguridad de que con las reformas que se introduzcan para mejorar el servicio, los productos de la línea alcanzarán a treinta mil sucres, rendimientos que mejorarán más aún, una vez terminados los caminos de herradura entre Cajabamba y Chimbo, pasando por Pallatanga, y el del puente a Santiago de Chimbo, que unirá a la provincia de Bolívar con el ferrocarril, en los cuales debe emprender el Gobierno, cuanto antes, merced a la autorización del Cuerpo Legislativo, a fin de aumentar la corriente de tráfico por ese lado, dándole así más vida propia al ferrocarril, y entonces el producto pasará de cincuenta mil sucres mensuales, cantidad que representa el servicio de amortización e intereses de un capital de más de ocho millones de sucres al 7%.

Cuando el silvato civilizador de la locomotora anuncie que ésta ha traspasado los Andes a la altura de Sibambe, pregonando una nueva Era a los pueblos del interior, la mayor parte del tráfico y del movimiento comercial, entre la sierra y la costa, se hará por el ferrocarril, duplicándose los rendimientos, sin lugar a duda.

Y bien administrada la empresa, como tiene de ser, estará asegurado en gran parte el servicio de la deuda que va a contraer la Nación, con motivo del Contrato ferroviario que debéis ratificar; servicio que gradualmente irá siendo menos gravoso, a medida que avancen las ruedas sobre los rieles, y sellen el lazo indisoluble de fraternidad de las prominencias Andinas con las poéticas y feraces riberas del Guayas.

Las bases estipuladas en el contrato acordado con el señor Archer Harman, por sí y a nombre del Sindicato de capitalistas que representa, las considero convenientes para el país, y en tal convicción no dudo que las aceptaréis.

La parte más grave del problema, que aún queda por resolverse, es, a no dudarlo, el monto total del costo de la obra. Este punto es tanto más delicado cuanto que él afecta precisamente la conveniencia económica del presente, que es el que tiene que afrontar el fiel cumplimiento de todo el servicio de la deuda, durante los primeros años. Respecto al porvenir no debemos preocuparnos, desde que el ferrocarril se encargará de pagar holgadamente su costo, con sus naturales rendimientos, porque un camino ferroviario que va a atravesar una zona inmensamente rica, que va a cruzar el corazón de la República, entre poblaciones llenas de vida y repletas de elementos pre-

ciosos, en los tres reinos de la naturaleza, tiene asegurada su explotación con pingües ganancias para los contratistas, colmando a la vez al país con incalculables beneficios.

Todo depende de que lleguemos a un acuerdo respecto al valor del ferrocarril, y si como tengo dicho, este es el punto más grave y trascendental para el perfeccionamiento del contrato, en el que va a decidirse del porvenir y ventura de la Nación, reclamo la prolongación de vuestras sesiones, hasta tanto la comisión científica del Sindicato termine los estudios de la vía y podamos saber el costo verdadero de la obra. Al ser excesivo, nos veríamos en el doloroso caso de renunciar, por ahora, a la terminación rápida de ella, tal como lo proponen Mr. Harman y sus asociados, porque las rentas del Estado no nos permitirían el sacrificio de los fuertes desembolsos de los primeros años exigibles por el contrato; pero si como creo, el presupuesto de toda la obra responde al alcance de nuestras facultades, estamos de plácemes, bien seguros de que las fuerzas económicas del país satisfarán las condiciones de un gravamen razonable para atender al exacto servicio de la deuda, en los primeros años, mientras la locomotora bautice por primera vez con el vapor condensado de las llaves de escape de sus cilindros, el suelo de la ilustre y risueña cuna de los Shirys, que vestida de gala sabrá hacerle digna recepción al huésped precursor de sus mejores días de grandeza y prosperidad.

Al decir que en caso de un costo excesivo tendríamos que renunciar, por ahora, a la terminación rápida de la obra, debe entenderse que me refiero a la sección entre Sibambe y Quito, porque nos limitaríamos a prolongar la línea de Chimbo a la carretera, frente a Sibambe, cuyo costo, sabemos, será de menos de tres millones de pesos oro, incluyendo reparaciones entre Durán y Chimbo y material rodante para toda la línea. El servicio de la deuda que contraiga la Nación, por sólo esa parte del ferrocarril, será fácil atenderlo, sin mayores sacrificios, en la seguridad de que, tan luego como llegue a Sibambe, se ofrecerán combinaciones franqueables para emprender en la sección entre Sibambe y Quito, en condiciones ventajosas.

Una vez puesto el ferrocarril al servicio público, cesarán los compromisos forzosos para el erario, lo cual es fácil preveer, si nos fijamos un poco en el movimiento comercial que hoy existe entre el interior y la costa.

En efecto, según datos estadísticos, tomados en 1892, el movimiento de carga por Babahoyo para el interior, pasa de 300.000

quintales por año, que promediando en un flete de \$ 4 quintal, reportaría a la Empresa del Ferrocarril Trasandino un producto de \$ 1.200.000. Si a esto se agrega que el movimiento de carga del interior para la costa, tiene que aumentar considerablemente para llenar no sólo las exigencias del consumo de los pueblos del litoral, en atención a la facilidad y baratura del transporte, sino también para surtir de artículos de primera necesidad a los puertos de las Repúblicas vecinas, donde los importan de lejanas Naciones con fletes relativamente caros, tendremos la base de un rendimiento progresivo del ferrocarril, en razón directa con la producción de las ricas zonas de las altiplanicies andinas, desapareciendo desde luego el triste fenómeno que hoy nos ofrece la Agricultura en las provincias de la sierra, como es el de rendir pérdida el año de buenas cosechas, por falta de mercado.

Como en los intereses de la Compañía del Ferrocarril está favorecer el aumento del tráfico, y de acuerdo con el Gobierno fijar una tarifa protectora de la agricultura, a fin de abrirle vasto campo a la exportación de los productos de primera necesidad, el exceso de producción tendrá facilidades para buscar buenos mercados en los puertos de la Costa del Pacífico con la liberación de los derechos de exportación para los excedentes.

Sin traer a la cuenta las expectativas de grandes especulaciones que ofrecerá la industria minera en la provincia del Chimborazo, incalculables serán los rendimientos de los distintos filones de otro género de explotación que brinda la Naturaleza en casi toda la región que cruzará el ferrocarril. Artículos como la nieve del Gigante andino, la piedra pómez del Cotopaxi, las sulfataras de Tigsan, y la plata nativa de Cubillín, aseguran un porvenir venturoso para el ferrocarril, proporcionándole medios de vida propia, abriendo nuevos horizontes a la industria y al comercio nacional.

Mas tarde, cuando el progreso haya transformado los hoy casi incultos campos del interior en enjambre de fábricas, y los villorios y aldeas en factorías y centros industriales en todas sus aplicaciones, el Ecuador ocupará el puesto que, de antemano, le ha señalado la naturaleza y el noble esfuerzo de sus hijos.

El movimiento comercial del país, proclamando entonces la efectividad de nuestra riqueza, levantará el crédito hoy abatido al grado más alto del barómetro financiero de las naciones del mundo de Colón, y entre las cimas de la prosperidad americana, nuestra patria será una eminencia.

¿Y qué podré decir del engrandecimiento material que traería consigo la corriente de inmigración, que de suyo tiene que buscar los centros apropiados a las industrias que se implantarán?

Cuanto a la riqueza pública y privada, impulsada por nuevos factores nacionales, llegará a su grado máximun de prosperidad, desde que en el país circularán los seis o siete millones anuales que hoy emigran del litoral en demanda de artículos de primera necesidad, a distintos mercados extranjeros, para satisfacer las exigencias del consumo.

Como veréis por la cláusula 25, se ha estipulado que el Gobierno puede hacer suyo el ferrocarril en cualquier tiempo, después de terminada la obra, pagando el saldo que adeude por las acciones emitidas, lo cual implica una inmensa ventaja para el Estado, desde que no concede privilegio expreso.

Esta condición le deja expedito al Gobierno su derecho para conseguir capitales a más bajo interés y redimir la deuda del Sindicato Americano, siendo como ha de ser de suyo conveniente para los empresarios reembolsar su capital ante del plazo fijado para la amortización, quedándoles el beneficio del periodo de explotación en compañía con el Gobierno, fijado en cuarenta y dos años, correspondiéndoles a ellos cincuenta y una unidades y al Estado cuarenta y nueve en los beneficios.

Este caso se ha previsto con la emisión de un Stock, o sea la facultad de hacer una segunda emisión de acciones por una cantidad igual al capital invertido. A este Stock se aplicarán las utilidades de la Empresa desde que las haya, y el Gobierno, como queda expresado, será partícipe con toda la suma de derechos que representa su mitad en la Administración y acuerdos de la Compañía.

Es probable que llegada la ocasión—como se presentará— de conseguir capitales al 3 o 4%, con la hipoteca del Ferrocarril, para redimir el tipo de 6% de interés y 1% de amortización, hoy estipulado, se verifique esta operación con los actuales contratistas, quienes tendrán la preferencia en igualdad de circunstancias, ante cualquier propuesta que nos brinde la oportunidad de verificar esta combinación.

He convenido en el periodo de explotación de 42 años por los empresarios, en participación con el Gobierno, porque tratándose de asuntos de puro negocio, es claro que tiene que halagarse la especulación honrada del que arriesga sus capitales en una obra que importa millones. Y sobre todo, en empresas de

esta naturaleza nadie trabaja sin la seguridad de un lícito y justo beneficio.

Atento el espíritu emprendedor del carácter práctico y enérgico de los norteamericanos, debemos abrigar la esperanza de que una vez perfeccionado el contrato, se iniciarán, estimuladas por el ferrocarril, grandes empresas, que duermen hoy la inacción por falta de capitales, reportando todo género de ventajas para el país.

Por de pronto, la realización de la vía férrea, triplicará la riqueza de los propietarios de las provincias del centro de la República, desde que serán los primeros en usufructuar los inmediatos beneficios que en todas partes producen de suyo los caminos ferroviarios.

El carácter de severidad que se ha dado a las cláusulas de garantías y seguridades mutuas, obedece al espíritu de la negociación, cual es, dar plena confianza a los contratistas, garantizándoles del mejor modo el fiel cumplimiento de nuestras obligaciones, en cambio de las seguridades que exige el Gobierno para que no sean burlados sus intereses y la obra llegue a efectuarse. Esa severidad no entraña, pues, el menor peligro, porque impulsadas las partes contratantes por la buena fe, cada cual, en la práctica, sabrá cumplir honradamente con sus respectivos compromisos.

Para que os forméis cabal concepto del espíritu emprendedor y eminentemente activo de los empresarios, me permito dejar constancia de los propósitos del Sr. Harman, quien privadamente se propone poner el Ferrocarril en Quito en tres años de trabajo. Y ese prodigio bien puede llegar a realizarse, atentas las facilidades de toda negociación que cuenta con abundancia de capitales, como el Sindicato Americano, en cuya nómina constan firmas de millonarios. Además, de las bases acordadas se deduce el carácter serio y honorable que ha guiado a las partes en los arreglos del negocio, diferenciándose en todo de los contratos anteriores, que no tenían otro objeto sino el de especular criminalmente con el Tesoro Nacional.

Debéis también tener presente, que antes de acordar las bases del contrato, se han consultado los compromisos ferrocarrileros que Sindicatos Americanos han llevado a efecto en Méjico, Canadá y los mismos Estados Unidos, por manera que nos hemos ajustado a una pauta ya conocida, con precedentes de seguro éxito.

En todas las grandes empresas, lo más difícil es dar conve-

nientemente el primer paso. No trepidemos, por lo tanto, en afrontar la grandiosa obra del Ferrocarril Trasandino, perfeccionando el contrato cuyas bases vais a conocer; que por mi parte tengo plena confianza en el Sindicato representado por Mr. Harman, respecto a la realización de la obra gigante que cambiará en todos sentidos la faz de la República. Procedamos, pues, con fe, rectitud y energía y la posteridad sabrá hacernos justicia, colocando muy en alto los nombres de los Diputados que compusieron la Convención de 1896—1897.

Señores Diputados,

Eloy ALFARO.

El Ministro de Obras Públicas,

Ricardo Valdivieso.

Quito, Abril 12 de 1897.

Transcurridos dos meses, durante los que la Convención había estudiado el proyecto de contrato entre el Gobierno y el empresario Harman, fué aprobado en los siguientes términos:

LA ASAMBLEA NACIONAL

Decreta:

Art. 1º.—Acéptase la propuesta hecha por el empresario Sr. Archer Harman por sí y en representación de sus asociados para la construcción del Ferrocarril Interandino.

Autorízase al actual Jefe del Ejecutivo para que mande a celebrar el contrato por escritura pública, de acuerdo con las 35 cláusulas y las especificaciones constantes en la indicada propuesta.

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

Dado en Quito, Capital de la República, a 12 de Junio de 1897.

El Presidente de la Asamblea,

A. Moncayo.

El Diputado Secretario,

Luciano Coral.

El Diputado Secretario,

Celiano Monge.

Palacio de Gobierno, en Quito a 13 de Junio de 1897.

EJECUTESE,

ELOY ALFARO.

El Ministro de Hacienda, encargado del
Despacho de Obras Públicas,

Ricardo Valdivieso

Al día siguiente, o sea el 14 de Junio de 1897, ante el Escribano Sr. Francisco Valdez se firmó el histórico contrato denominado "Valdivieso - Harman", cabalmente el mismo día en que clausuraba sus sesiones la Asamblea Nacional de 1896-1897.

Dn. Archer Harman regresó inmediatamente a New York y el 27 de Agosto del mismo año escribió al General Alfaro comunicándole que ha tenido lugar la pri-

mera junta de los capitalistas interesados en el contrato ferroviario y que, desgraciadamente, había dominado el pesimismo entre los banqueros por un reciente informe del Consejo de Tenedores de Bonos de Londres, en que se comentaba muy desfavorablemente el hecho de que el Gobierno del mismo General Alfaro había repudiado hace poco la deuda extranjera.

Harman convino entonces con los banqueros de New York en marchar de seguida a Londres para tratar con los acreedores del Ecuador sobre el pago de la antigua deuda, consolidando así las obligaciones pendientes de la Nación en favor de la nueva Compañía, como se había previsto en el contrato.

Efectivamente, Harman el 21 de Octubre había iniciado sus arreglos financieros con el Consejo de Tenedores de Bonos para comprar los antiguos Bonos de la deuda inglesa al 35% de su valor, pagándolos una parte en efectivo y la otra con la emisión de los Bonos Cóndores emitidos por la República del Ecuador. Esta gestión fué aprobada por el General Alfaro, dejando expresa constancia de que era un tipo demasiado alto, dado lo inicuo del origen de la Deuda externa, pero que se lo aceptaba por quitar estorbos a la realización del Ferrocarril.

Cuando el Ministro Sr. Carbo debía representar al Gobierno ante los tenedores de Bonos en Estados Unidos, para igual gestión, se excusó en estos términos:

Cablegrama de New York

Noviembre 22 de 1897.

Presidente Alfaro:

Insinúo que la negociación se haga por medio de un Banco como Agente financiero para obtener un mejor arreglo de la deu-

da. Ud. y yo procedemos de buena fe y estamos calumniados, especialmente yo cuando contrato Ferrocarril y arreglo de deuda externa se ha obrado sin mi intervención. Si las negociaciones comprometen la honra del Gobierno, empobrecer Tesoro Nacional, perturbar la paz, creo que es tiempo detenerse. Ud. no debe sacrificarse para que después todos le maldigan y ninguno agradezca. Opino que deje todo para resolución Congreso próximo, para convencer país de honradez Gobierno y quizá obtener contrato mejor para Ferrocarril. Si Gobierno insiste arreglar todo ahora, anticipome pedirle nombre casa Bancaria New York para objeto, con consejo abogado.

(f.) Carbo

La contestación del General Alfaro fué lacónica y terminante:

Quito, Noviembre 23 de 1897.

Ministro Carbo:

New York.

“Procediendo con honradez nada importan calumnias. **Don miedo nunca fué buen consejero.** Con fracaso Ferrocarril más costaría una nueva guerra que el pago de deuda externa. Pueblo necesita trabajo, país prosperidad. El decoro nacional no consiente un paso atrás.

(f.) Alfaro”.

El 9 de Diciembre de 1897 se organizó en el Estado de New Jersey, y bajo la protección de sus leyes, la Corporación denominada THE GUAYAQUIL AND QUITO RAILWAY COMPANY siendo su primer Presidente el conocido banquero Mr. Charles Lee y Secretario el distinguido caballero inglés — residente en

— 67

Huigra — Sr. Eduardo Morley, quienes pusieron en conocimiento del Gobierno este particular y avisaban al mismo tiempo que todas las obligaciones y derechos adquiridos por el Sr. Harman ante el Gobierno del Ecuador, los asumía esta Compañía, cuya dirección cablegráfica en adelante debía ser la simbólica palabra "CHIMBORAZO".

El Directorio de la Compañía designó entonces una comisión compuesta de J. H. Powers Farr, George Hoadly y Archer Harman para arreglos con varias empresas constructoras de los Estados Unidos, que tomen contratos de terraplenes, suministro de rieles, puentes, material rodante, etc., etc., y al mismo tiempo para que gestionen ante el Gobierno ecuatoriano ciertas aclaraciones y reformas al contrato de Junio de 1897, especialmente garantizando un fondo de amortización para que sirva al Stock Preferido, gran aliciente de los promotores del Ferrocarril.

Los trabajos debían comenzar un año después de firmado el contrato y como no se llevaron a efecto, la Compañía del Ferrocarril depositó en la Legación ecuatoriana en Washington, el valor de \$ 5.000 oro americano, como multa estipulada, según hemos visto en comunicación del Sr. Carbo dirigida al Ministerio de RR. EE.

A fines de Julio llegó de New York un agente de la Compañía del Ferrocarril, con encargo de iniciar los trabajos, mientras tanto en el Ecuador cundía el desaliento en unos, desconfiaban otros de la seriedad de la Compañía, la que no hacía aún el depósito de los \$ 500.000 a que estaba obligada en garantía de la ejecución del contrato, y por fin, en el ambiente de la República se armaban las tempestades de la política.

EL CONGRESO DE 1898

Inaugurado el 11 de Agosto de aquel año, casi con mayoría adversa al Gobierno y al contrato del Ferrocarril, sujetándose éste a su revisión, por pedimento del mismo General Alfaro y de la Compañía y no obstante las amenazas de reclamación diplomática que posiblemente haría el Gobierno de los Estados Unidos, después de sesiones tempestuosas y memorables, la Legislatura de entonces anuló el contrato suscrito en Junio del año anterior, mediante la siguiente Ley:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR,

Decreta:

Art. 1º Prohíbese al Poder Ejecutivo el cumplimiento de las estipulaciones del contrato celebrado por escritura pública de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete, entre el señor doctor don Ricardo Valdivieso, como representante del Gobierno del Ecuador, y Archer Harman, por sí y a nombre de otros; salvo que, por sentencia ejecutoriada, se declare obligatorio dicho contrato.

Art. 2º Prohíbesele, asimismo, celebrar sobre las bases constantes de la referida escritura pública, contrato alguno relativo a la construcción del Ferrocarril interandino.

Art. 3º Para el caso de controversia judicial, referente al contrato de que habla el Art. 1º, el Congreso nombrará un Procurador de la Nación y tres sustitutos que harán sus veces, reemplazándole en caso de falta, ausencia o impedimento, según el orden de sus nombramientos respectivos.

El Procurador de la Nación representará los derechos de ésta, como actor o como demandado, teniendo por norma principal de sus gestiones los documentos que constituyen el antecedente histórico de este Decreto, y dará al Congreso cuenta anual de su cometido.

Art. 4º.—El Poder Ejecutivo, bajo su más estricta responsabilidad, suministrará al Procurador, de conformidad con la Ley de

Presupuestos, todos los recursos necesarios para la defensa de la Nación.

Dado en Quito, a veinticuatro de Setiembre de mil ochocientos noventa y ocho.

El Presidente de la Cámara del Senado,
Manuel A. Larrea.

El Presidente de la Cámara de Diputados,
Modesto A. Peñaherrera.

El Secretario de la Cámara del Senado,
Miguel Abelardo Egas.

El Secretario de la Cámara de Diputados.
Manuel E. Correa.

Palacio de Gobierno, en Quito, a 27 de Setiembre de 1898.

Objétese,
ELOY ALFARO.

El Ministro de lo Interior,
Lino Cárdenas.

Quito, Octubre 6 de 1898.

INSISTASE.

El Presidente de la Cámara del Senado,
M. A. Larrea.

El Presidente de la Cámara de Diputados,
Modesto A. Peñaherrera.

El Secretario de la Cámara del Senado,
Miguel Abelardo Egas.

El Secretario de la Cámara de Diputados,
Manuel E. Correa.

Esta violenta actitud del Poder Legislativo, al romper el contrato de 1897, repercutió gravemente en New York y Londres y la Compañía del Ferrocarril quedó casi disuelta, pues sus principales accionistas se separaron, exigiendo a Harman y al Gobierno fabulosas indemnizaciones, como la entrega de una de las islas del Archipiélago de Galápagos.

En dos sesiones consecutivas se trató sobre el significado de la palabra STOCK y se combatía bravamente en cuanto a la adjudicación y entrega que debía hacerse del tramo de Ferrocarril de Durán a Chimbo a una Compañía cuya responsabilidad no era conocida y que no contaba todavía con capitales suficientes, como expresó el mismo General Moncayo, uno de los defensores del contrato.

El General Alfaro llamó cablegráficamente a Mr. Harman que se hallaba en Londres, a fin de que hiciera ciertas concesiones y reformas al contrato; y al mismo tiempo el Congreso hizo venir al Ingeniero Muller que estaba en Chimbo para procurar una solución conveniente a los intereses de la República en tan grave emergencia.

Nadie podrá dudar de que la actitud del Congreso fué altiva y patriótica, pues si usó de un recurso extremo dictando aquella Ley, tuvo a poco tiempo la satisfacción de entrar en amistosas conferencias con el empresario Harman y llegar a un arreglo definitivo, cuyos preliminares de armonía y concordia se debieron a la serenidad y justicia del Senado, entre los que figuraban ciudadanos de la probidad de Rafael María Arízaga, Luis F. Borja, Lizardo García, Luis A. Dillon, Leopoldo Pino y otros.

Jefe de la oposición en la Cámara de Diputados fué el distinguido patriota y jurisconsulto Sr. Dr. Modesto A. Peñaherrera, cuyas argumentaciones en defensa de

los intereses nacionales, frente al contrato Valdivieso—Harman, suscrito efectivamente, con precipitación y en el que al principio se incluían condiciones muy onerosas para la Nación, fueron irrefutables aún para su rival en la defensa del contrato, el inteligente Diputado por el Guayas Dr. Emilio Arévalo.

Como solución del gran conflicto entre los Poderes Legislativo y Ejecutivo, al rededor del contrato ferrocarrilero, resolvióse por moción oportuna del Dr. Rafael M. Arízaga, designar una Comisión compuesta de representantes de ambas Cámaras para tratar con el Sr. Harman respecto de una reforma fundamental al contrato que estaba jurídicamente extinguido. La Comisión del Senado se compuso del Dr. Luis Felipe Borja, Dn. Luis A. Dillon y General Hipólito Moncayo, y la de Diputados por el Dr. Honorato Vásquez, Dn. Carlos Freile Zaldumbide y Dr. Emilio Arévalo.

Las conferencias de este grupo de Legisladores con el culto empresario Harman fueron satisfactorias y concluyeron con el siguiente Informe de significación trascendental en la historia del Ferrocarril del Sur, pues al ser aprobado por el Congreso Nacional se revivió el contrato anterior con las modificaciones que constan de este documento:

Señor Presidente:

Los Comisionados por las HH. Cámaras Legislativas, hemos acordado con el Sr. Archer Harman, representante de la Compañía del ferrocarril, las siguientes adiciones y reformas al contrato de 14 de junio de 1897:

Art. 1º.—Los estudios preliminares y la localización del ferrocarril de Chimbo a Quito, se harán por el Ingeniero de la Compañía, dentro de nueve meses contados desde la ratificación de este convenio. Aprobados que fueren aquellos trabajos por el Ingeniero que designare el Gobierno, procederá el Ingeniero de

la Compañía a los estudios y localización definitivos del ferrocarril. Cualquiera diferencia a este respecto, se resolverá por un tercer Ingeniero, nombrado por los primeros.

El nombramiento del Ingeniero del Gobierno y del de la Compañía, será aprobado por las partes, para que aquellos entren al desempeño de su cargo.

Art. 2º.—Los bonos o títulos de acciones, grabados o litografiados, en el orden de series marcadas con letras y números, serán firmados por el Ministro de Hacienda y el respectivo empleado de la Compañía. En esta forma se entregarán al Agente Fiduciario de la Compañía para que certifique la legitimidad de cada uno de ellos y los pase en depósito al Banco "National Provincial Bank of England" o al The London Joint Stock Bank Limited o al The London and Counties Limited o al Glyn Mills Currie & Co.

Dicho Banco no podrá entregar los Bonos a la Compañía sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la Compañía; y al hacerlo, pondrá en cada uno de ellos la anotación o contraseña convenientes, con la respectiva fecha. Sin estas formalidades no tendrán valor ni surtirán efecto los bonos que se entregaren. La Comisión que cobren los Bancos por este servicio será pagado por la Compañía.

Art. 3º.—El valor de los trabajos realizados en el ferrocarril y sus anexos y de los materiales empleados en él, se pagará mensualmente. El Ingeniero en Jefe de la Compañía presentará el primer día de cada mes, al respectivo Ministro de Estado, un informe del trabajo hecho y de los materiales empleados en el mes anterior, con el correspondiente avalúo. 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 a los Agentes de la Compañía los bonos correspondientes a dicho avalúo. Se tomará por base para este avalúo, la proporción de los valores prefijados a los trabajos y materiales, en las cláusulas del Art. 6º del contrato de 14 de junio.

Art. 4º.—Para el pago de los intereses y fondo de amortización, que correrán por el valor de los bonos que se entreguen mensualmente a los Agentes de la Compañía, el Colector de la Aduana de Guayaquil depositará cada quince días, por el periodo de treinta y tres años, la suma respectiva, en uno de los Bancos de la misma ciudad, que designare el Gobierno. Dicho Banco re-

mitirá esa suma cada dos meses al Banco National Provincial Bank of England o al The London Joint Stock Bank Limited o al The London and Counties Limited o al Glyn Mills Currie & Co. para el pago semestral de los cupones.

Correrán los intereses, en la proporción de los bonos que deben entregarse, desde un mes antes del informe y avalúo, previstos en el Art. 2º.

Art. 5º.—El Gobierno aprobará la hipoteca que constituyere la Compañía sobre el ferrocarril, conforme al Art. 2º del contrato de 14 de junio.

Art. 6º.—El depósito de que habla el Art. 4º del contrato de 14 de junio, se hará en el Banco National Provincial Bank of England o en el The London Joint Stock Bank Limited, o en el The London and Counties Limited, o en el Glyn Mills Currie & Co.

Art. 7º.—Al vencimiento de los setenta y cinco años, contados desde la fecha en que debe estar concluido el ferrocarril, la Compañía entregará cancelados al Gobierno, sin indemnización alguna, los bonos del Stock preferido de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos oro, y el ferrocarril en toda su extensión de Guayaquil a Quito, inclusive sus anexos, libres de todo gravamen y en buen estado de servicio, siempre que hayan sido pagados todos los bonos del Stock común.

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

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

Art. 9º.—Los gastos de explotación se referirán solamente a la parte del ferrocarril, concluida y entregada al tráfico, a satisfacción del Gobierno.

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

Art. 10.—Para el reparto de las utilidades del ferrocarril y los efectos del Art. 1º del contrato de 14 de Junio, la Compañía emitirá, sin garantía alguna del Gobierno, un stock por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos oro americano, en acciones a la par de cien pesos cada una. Dicho stock se dividirá:

1º. En un stock común de siete millones treinta y dos mil pe-

sos, del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento, y a la Compañía las unidades restantes, o sea el cincuenta y uno por ciento; y

2º. En un stock preferido del valor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos, con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado a Archer Harman y sus asociados, sus sucesores o representantes legales, en la proporción que se convenga entre ellos.

Una vez cubiertos, con las entradas del ferrocarril, los gastos de explotación, conservación de la línea, intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada por el Gobierno; con el sobrante se hará el servicio de intereses del stock preferido de los cinco millones doscientos cincuenta mil pesos que, caso de no ser cubiertos en algún período, se sumarán o acumularán, para serlo con las utilidades de los períodos subsiguientes. Después se hará el servicio de los dividendos del stock común de los siete millones treinta y dos mil pesos; y en lo demás, se estará a lo estipulado en los Arts. 1º y 12 del contrato de 14 de junio.

Sea que las utilidades alcancen o no a cubrir los intereses del stock preferido, y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos correspondientes, a la expiración de los setenta y cinco años prefijados anteriormente.

Se entenderá sustituido con el presente artículo, el 26 del contrato de 14 de junio e insubsistente el inciso 2º del Art. 18.

Art. 11.—El precio total, estipulado por el ferrocarril y sus anexos, no sufrirá alteración alguna sea cual fuere la extensión real de la línea de Durán a Quito.

Art. 13.—Se estará a lo estipulado en el contrato de 14 de junio, en todo lo que no se oponga al presente convenio.

La Compañía ratificará uno y otro, dentro del término de noventa días contados desde la celebración de la escritura pública del segundo, vencido el cual, sin que lo haga, quedarán ambos sin valor ni efecto. Entre líneas "National Provincial Bank of England" o al "Glyn Mills Currie & Co."

Quito, octubre 29 de 1898.

Comisión de la H. Cámara del Senado,
Luis F. Borja, Luis A. Dillon, Fco. Hipólito Moncayo.

Comisión de la H. Cámara de Diputados,
E. Arévalo, Carlos Freile Z.

En representación de la Guayaquil and Quito Railway Co.,
Archer Harman,

VOTO SALVADO DEL SR. DR. LUIS F. BORJA

Consideramos de mucho valor histórico y jurídico la siguiente exposición del ilustre autor de los Comentarios al Código Civil Chileno, quien mediante su poderosa inteligencia sintetizó admirablemente toda la compleja y enrevesada negociación ferroviaria en pocas palabras, y propuso al Congreso de 1898 que el discutido contrato entre el Gobierno y Harman se verifique en esta forma, sencilla, clara y absolutamente precisa; proyecto que puede ser considerado como una traducción o interpretación del vigente, que en verdad adolece de mucha oscuridad y además es sumamente ampuloso o extenso:

Señor Presidente:

Como la mayoría de las dos Comisiones, designadas por el Senado y por la H. Cámara de Diputados, aceptó la idea de que el Congreso puede limitarse a modificar algunas de las cláusulas del contrato primitivo, dejándolo subsistente en todo lo demás; he juzgado necesario salvar mi voto en otro informe.

Casi todas las cláusulas del contrato primitivo son tan oscuras, que es casi imposible comprenderlas bien, y no puede desconocerse ni por un instante que la mutua conveniencia de ambas partes exige alejar todo motivo de dudas y dificultades.

Cuando las dos Comisiones dirigieron al Sr. Harman el oficio que se puso en conocimiento de esta H. Cámara, fijaron las siguientes bases:

1º.—Que no se controvertiría si el primitivo contrato es válido o nulo, pues una ley de la República prohíbe al Poder Ejecutivo el darle cumplimiento:

2º.—Que el Ecuador estaba pronto a dar todas cuantas cauciones fuesen necesarias para seguridad de la Compañía:

3º.—Que por su parte exigía del Sr. Harman las respectivas seguridades:

4º.—Que si nudo el contrato en extremo oscuro, era menester redactar otro.

El Sr. Harman contestó preguntando qué seguridades daría el Ecuador y qué seguridades se le exigían a él, y guardó silencio acerca de las bases 1ª y 4ª.

El silencio acerca de la base 4ª envolvía consentimiento implícito a la nueva redacción del contrato, y aún el Sr. Dr. Cárdenas, que desde el 25 de octubre intervino en las conferencias a nombre del Sr. Harman, aceptó como necesaria la nueva redacción del contrato.

En virtud de la aceptación procedí, por orden de las Comisiones, a redactar nuevo contrato, y al día siguiente expuso el Sr. Dr. Cárdenas que el Sr. Harman insistía en meras reformas.

Muy fútil es el argumento de que el Sr. Harman ha establecido la Compañía sobre las bases del contrato primitivo; pues si lo aceptásemos, significaría ello que en vano se ha expedido la ley que se prohíbe al Poder Ejecutivo el cumplimiento de aquel contrato parto de la más inexplicable ligereza.

Además, dejándose subsistentes casi todas las estipulaciones que conceden a la Compañía muy pingües beneficios, no hay razón alguna para que ella no acepte el nuevo contrato, que se limita a exigir las seguridades de que antes carecía el Ecuador, y a exponer con claridad y sencillez las obligaciones que ambas partes contraen.

Presento, pues, a la H. Cámara las bases redactadas a consecuencia de lo acordado el 25 de octubre por las dos Comisiones y el Sr. Dr. Cárdenas.

Luis F. Borja.

PROYECTO DE CONTRATO

El Gobierno del Ecuador y la Compañía del Ferrocarril, representada por el señor Archer Harman, han contratado sobre las siguientes bases:

1º A poner en buen estado de servicio el ferrocarril de Durán a Chimbo:

2º A establecer el servicio entre Durán y Guayaquil por medio de las respectivas embarcaciones, y a construir en esta ciudad muelles y factorías para el servicio exclusivo del ferrocarril:

3º A construir un ferrocarril desde Chimbo hasta la carretera :

4º A prolongar el ferrocarril desde la carretera hasta Quito.

Estas obligaciones se cumplirán en el orden en que se hallan determinadas.

II

Los trabajos para la reparación del ferrocarril de Chimbo a Durán y para establecer el servicio determinado en el Nº 2º de la base I principiarán, cuando más tarde, dentro de nueve meses contados desde el día en que se firme la escritura en que conste el presente contrato.

Mientras se ejecuten las obras puntualizadas en el inciso precedente, se trazará la línea del ferrocarril desde Chimbo hasta la carretera.

Si no principiaren las obras dentro de los referidos nueve meses, el contrato se resolverá ipso jure, sin necesidad de decisión judicial.

III

Concédense a la Compañía los siguientes plazos :

1º Un año para las reparaciones del ferrocarril de Chimbo a Durán :

2º Seis meses para establecer el servicio del ferrocarril desde Durán hasta Guayaquil, con los muelles, estación, material rodante, vapores, etc.:

3º Cuatro años para concluir el ferrocarril de Chimbo a la carretera :

4º Otros cuatro años para el ferrocarril desde la carretera hasta Quito.

IV

Si la Compañía se constituyere en mora, pagará cada año la multa de cien mil pesos en oro americano, y además indemnizará al Ecuador todos los perjuicios.

V

El Gobierno del Ecuador pagará a la Compañía del Ferrocarril :

Por las reparaciones del ferrocarril de Chimbo a Durán	S 720.000
Por vapores, muelles y estación en Guayaquil....	400.000
Por equipos, material rodante, etc., etc.	600.000
Por estudios, trazo de la línea e inspección de la obra	400.000
Por ochenta millas desde el fin de la carretera hasta Chimbo, a sesenta y un mil pesos la milla	4'880.000
Por cuarenta millas desde Guamote hasta el fin de la carretera, a cincuenta y un mil pesos cada milla	2'040.000
Por treinta y nueve millas de Mocha a Cajabamba, a cuarenta y seis mil pesos la milla	1'794.000
Por cincuenta y un millas de Tambo-Chasque a Quito, a treinta mil quinientos pesos	1'555.000
Por diez millas de ramal a Riobamba, a veinte mil pesos	200.000
Por dos millas de ramal a Ambato, a veinte mil pesos	40.000
Por diez y ocho millas de desvíos, a veinte mil pesos	360.000
Por treinta estaciones en la vía del ferrocarril, a quinientos pesos	15.000
Por estación en Quito	10.000
	<hr/>
	S 16'782.000

V I

El costo definitivo de la obra se determinará cuando se trace la línea por dos ingenieros, uno nombrado por la Compañía y el otro por el Gobierno del Ecuador. Si los ingenieros estuvieren en discordia, nombrarán un tercero que la dirima.

Al trazar la línea determinarán con toda exactitud la longitud de ésta, los puentes, acueductos, etc., etc.

Si la distancia fuere menor que la determinada en la base V se disminuirá proporcionalmente el precio, y si fuere mayor, se aumentará también en proporción.

V I I

Para asegurar el pago de la obra, según el precio determinado en la base V, el Gobierno del Ecuador emitirá 11'532,000 S|| en bonos; los cuales están asegurados con hipoteca de la renta de

las aduanas de la República. La hipoteca se extiende así al seis por ciento, que durante treinta y tres años gana esta cantidad, como al uno por ciento destinado a la amortización del capital.

También se extiende la hipoteca al ferrocarril de Chimbo a Durán y al ferrocarril que construya la Compañía.

Todos estos bonos se emitirán en la fecha en que principie la obra del ferrocarril, expresarán que el Gobierno del Ecuador pagará, en oro americano, el seis por ciento de interés y el uno por ciento de amortización, y que tanto el interés como la amortización principiarán a correr desde la fecha en que el banco depositario entregue los bonos a la compañía.

VIII

Para completar los 16'000.000 precio del ferrocarril, la Compañía emitirá 5'250.000 S|| en bonos, que se denominarán fondo preferido (preferred stock).

Este fondo ganará el interés del siete por ciento, el cual se cubrirá con las producciones del ferrocarril; intereses que se aseguran con hipoteca del mismo, y quedará amortizado tan luego como expiren los treinta y tres años en que debe efectuarse el pago de los 11'532.000 que el Ecuador debe a la Compañía.

IX

Grabados los bonos que respresentan las acciones principales serán suscritos por el Ministro de Hacienda del Ecuador, y se entregarán al fiduciario que el Gobierno del Ecuador y la Compañía del Ferrocarril designen. El fiduciario, cerciorándose de su autenticidad, los remitirá inmediatamente al Banco de Londres que se determine de común acuerdo por el Congreso del Ecuador y por la Compañía. El Banco de Londres legalizará los bonos y, anotando la fecha los entregará mediante orden firmada por el Ministro de Hacienda del Ecuador, previo acuerdo del Consejo de Estado, y por el ingeniero en jefe de la Compañía.

X

El precio de los trabajos ejecutados por la Compañía y el de los materiales que ésta desembarque en Guayaquil para la misma, se pagarán trimestralmente. El primer día de cada trimestre,

el ingeniero en jefe de la Compañía presentará al Ministro de Obras Públicas un informe del trabajo hecho y de los materiales empleados en el trimestre anterior, con la estimación exacta de su precio. El Ministro, cerciorándose de la verdad de este informe y avalúo, firmará junto con el ingeniero en jefe de la Compañía, y previo acuerdo del Consejo de Estado, la orden de que el banco depositario entregue los bonos correspondientes al precio del avalúo y materiales. Como bases del avalúo servirá el precio puntualizado en la base V.

XI

Para el pago de los intereses y del uno por ciento de amortización por el valor de los bonos que sucesivamente vayan entregándose, el Colector de la aduana de Guayaquil depositará quincenalmente la respectiva suma en uno de los bancos de la misma ciudad designado por el Gobierno, el cual remitirá esa suma al banco de Londres para el pago semestral de los cupones correspondientes.

XII

Desde que el ferrocarril principie a construirse pertenecerá en propiedad a la Nación, y por lo mismo la Compañía no podrá enajenarlo ni constituir sobre él ningún gravamen.

XIII

Todas las utilidades que el ferrocarril produzca durante los treinta y tres años se invertirán en esta forma:

- 1º En los gastos de explotación:
- 2º En satisfacer el uno por ciento de amortización.
- 3º En pagar el seis por ciento que el Gobierno adeuda por los 11'532.000 a que ascienden los bonos que él emita.
- 4º En el pago de los intereses del siete por ciento de los bonos preferidos (preferred stock).

XIV

Transcurridos los treinta y tres años, el Gobierno del Ecuador y la Compañía continuarán explotando el ferrocarril durante cuarenta y dos años. El cuarenta y nueve por ciento del producto neto pertenecerá al Gobierno, y el cincuenta y uno a la Compañía.

XV

Cumplidos los setenta y cinco años, el Gobierno del Ecuador dispondrá libremente del ferrocarril, sin pagar ninguna indemnización.

XVI

Todas las especificaciones concernientes al ferrocarril se determinarán de común acuerdo por los ingenieros Sres. Shunk y Muller y formarán parte integrante del contrato.

XVII

Las controversias que se susciten serán resueltas por dos árbitros que las partes nombren de común acuerdo, y en caso de discordia entre los árbitros, los dos nombrarán un tercero.

Si las partes no se pusieren de acuerdo para el nombramiento de los árbitros, los nombrará el juez, y él mismo nombrará el tercero en caso que los dos árbitros no se acordaren para designarle.

Los dos árbitros conferenciarán con el tercero, y el dictamen de la mayoría formará sentencia.

El juicio se sustanciará y decidirá en Quito, y los árbitros fallarán conforme a las leyes ecuatorianas.

Luis F. Borja.

El eminente ecuatoriano Dr. Honorato Vázquez salvó su voto en el debatido asunto, por considerarlo absolutamente inconstitucional y arbitrario el procedimiento unilateral del Congreso.

Puesto en discusión el Informe de la mayoría, fué aprobado por el Congreso y quedó solucionado así el gran conflicto. El Gobierno y Harman firmaron entonces el nuevo contrato modificatorio de 26 de Noviembre de 1898, en el que se incorporan las reformas impuestas por la Legislatura al anterior de Junio 14 de 1897.

MR. HARMAN REGRESA A NEW YORK

Con el objeto de informar a la Compañía sobre los últimos sucesos relativos al contrato, forzosamente reformado, y para continuar con sus arreglos con los Tenedores de Bonos extranjeros, regresó inmediatamente el empresario Harman a los Estados Unidos y dirigió esta carta al Presidente de la República, avisándole las serias dificultades que también tenía allá:

New York City, N. Y.—Diciembre 17 de 1898.

Señor General Eloy Alfaro,

Presidente de la República del Ecuador.

Quito.

Mi estimado amigo:

El lunes por la tarde, llegué aquí después de un viaje muy desagradable, por haber tenido que guardar cama, a causa de estar enfermo con disentería, desde mi salida de Guayaquil, hasta la llegada a New York.

Sin embargo, estoy contento, pues ya estoy del todo bien.

He encontrado que los capitalistas ingleses de nuestra compañía son muy opuestos al contrato adicional hecho por mí con el Gobierno. Lo que más objetan es la cancelación del stock preferido al cabo de 75 años. Me censuran severamente por haber consentido esto, y al principio rehusaron ratificar el contrato, pues dicen que la cancelación de este stock al cabo de 75 años, sin que el Gobierno pague nada, es, según su opinión un cambio radical de lo antes convenido. Mis asociados americanos, por otra parte, dicen que sin duda yo he hecho lo mejor que se podía, por la Compañía, bajo las circunstancias.

Ud. sabe que si yo no hubiese hecho las concesiones, el Congreso habría hecho lo posible por cancelar el contrato del 14 de Junio de 1897 y la Compañía del ferrocarril habría estado obligada a tomar medidas diplomáticas por violación del contrato. Si tal cosa hubiese sucedido, sin duda, que habría hecho mucho mal al Gobierno de Ud.

Acabo de mandarle hoy el siguiente cablegrama:

Diciembre 17 de 1898.

Cablegrama de New—York.

Presidente Alfaro:

Si el Gobierno conviene en entregar a Compañía Ferrocarril un millón bonos en dollars, según lo dispuesto en Art. 6., al completar los estudios, trataré arreglar con Consejo Tenedores bonos extranjeros para que acepten aquellos en parte pago deuda antigua. Si se acepta el Gobierno garantizará con beneficio del arreglo, al contado o en bonos al treinta y cinco, por los quinientos mil dollars a que estamos obligados por el depósito garantía. Los pormenores se pueden arreglar aquí con Ministro Carbo.—Consejo Tenedores Bonos insiste arreglo. Cuando les comunique que Ud. acepta mencionada propuesta, arreglarán intereses de Enero. Urge aceptación esta propuesta. Tengo ofrecido contestar Tenedores bonos hasta martes.

Harman.

He discutido cuidadosamente con el Sr. Carbo, sobre este cablegrama y ni él ni yo vemos motivo por el cual no conteste favorablemente, puesto que está enteramente de acuerdo con lo previsto en el contrato y yo espero, con toda confianza, una respuesta de Ud. el lunes por la mañana, diciendo que Ud. está de acuerdo con la proposición que contiene mi cablegrama.

Si Ud. no aprueba dicha proposición, tendré grandes dificultades para que el contrato se ratifique aquí. Se necesita tanto dinero para el arreglo de la deuda externa, y como el contrato con el Gobierno es ad *referendum* y no obligatorio hasta cuando lo apruebe el Congreso, esta gente no quiere pagar al Consejo de Tenedores de Bonos la cantidad estipulada en el contrato, a menos que se convenzan que el contrato de Noviembre 26, 1898, está confirmado por Ud., es decir: que tenemos derecho al pago de Bonos por mensualidades, a medida que el trabajo se haga, como está estipulado en el Artículo 60. del contrato de Junio 14 de 1897. Vuelvo a suplicarle urgentemente que me ayude en todo lo que pueda, para arreglar dicho asunto. Como ya le he dicho, la dificultad ha surgido de haber convenido yo en cancelar los \$ 5'250'000 del Stock preferido al

expirar los 75 años. Yo he explicado bien esto al Sr. Carbo y le he dicho que escriba a Ud.

Tenga la bondad de no publicar esta carta. Se la escribo a Ud. como amigo suyo que soy y es enteramente reservada.

Con gratos recuerdos para Ud y familia,

Soy, mi querido General,

Su amigo sincero,

Archer Harman

Para explicar a los banqueros ingleses las causas que hubo para la reforma del contrato primitivo, Harman fué a Londres y tuvo la buena suerte de hallar simpatías y amplia protección para su empresa ferroviaria en el Ecuador de parte del multimillonario londinense Sir James Sivewright, quien suscribió muchas acciones de la Compañía del Ferrocarril, prometió comprar una fuerte cantidad de Bonos —como lo hizo— y además admitió la Presidencia de la “Ecuadorian Association”, encargada del financiamiento de la emisión de Bonos que debía recibir la Compañía. Este noble de Inglaterra, constándole la crisis terrible por la que atravesaba la negociación de Harman, resolvió apoyarla decididamente, y, con sólo el prestigio de su nombre y su crédito, salvó del fracaso total a la Compañía del Ferrocarril, la que desde ese momento vió francas todas las puertas para el éxito de sus gestiones preliminares. Con harta justicia, al coronarse el triunfo de la “Guayaquil and Quito Railway Company”, con la llegada de la primera locomotora a la estación de Chimbacalle, en junio de 1908, el General Alfaro hizo que entre las estampillas conmemorativas emitidas para esa fiesta nacional, figurara en una de ellas el retrato de este inglés, benefactor gentil de nuestra obra ferroviaria.

Desde Enero de 1899 comenzaron nuevamente las conferencias entre Harman y el Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros, para la cancelación de la antigua deuda ecuatoriana, y, en Febrero de ese año, cuando el Sr. Dr. José Peralta, Ministro de RR. EE. Encargado de la Cartera de Hacienda, designó a los banqueros Sres. Glyn Mills Currie & Co. como Fideicomisarios y Agentes financieros del Ecuador, en Londres, se dió el paso más correcto y definitivo en la solución de este otro problema anexo a la construcción del Ferrocarril. A esta acreditada casa bancaria, por intermedio del Banco Comercial y Agrícola se le remitieron £ 40.000, como pago en efectivo para la redención de los bonos ingleses y el saldo se completó al 35% convenido, con los Bonos Cóndores emitidos directamente por la República del Ecuador, y cuya emisión ascendió a S|| 389.500. La remesa en libras esterlinas recibió Harman y en cambio entregó al Consejo de Tenedores de Bonos el valor de S|| 624.500 en Bonos de primera Hipoteca, emitidos por la Compañía del Ferrocarril, quedando así pagada por el Ecuador la antigua deuda inglesa, heredada de la Gran Colombia.

En esos mismos días el Capitán Sr. Geo Chambers, agente de los Tenedores de Bonos ingleses, comunicó al Gobierno desde Guayaquil, haber recibido un aviso cablegráfico del Sr. Cooper, Presidente de aquella Corporación, que Harman había cumplido satisfactoriamente con sus obligaciones, para retirar de la circulación los antiguos bonos del Ecuador, y por carta posterior del mismo Harman se supo que las relaciones del Ingeniero Muller con los famosos banqueros Rodshild habían facilitado mucho los arreglos, pues los informes enviados desde el Ecuador respecto de la capacidad económica del país y fácil realización del Ferrocarril, tuvieron admirable eficacia.

PERIODO DE LA CONSTRUCCION

En Diciembre de 1898 llegó al campamento de "La Victoria", cerca de Chimbo, un grupo selecto de Ingenieros enviados por la Compañía del Ferrocarril para dar comienzo a los trabajos. Como Ingeniero en Jefe vino el afamado Coronel William Shunk y como Ingeniero-Director y Gerente el Mayor John Harman, hermano de Dn. Archer. Con especiales recomendaciones del Ministro Sr. Carbo llegó también el competente técnico J. C. Patterson, quien fué designado como Ingeniero de Gobierno en la supervigilancia de la construcción, y Mr. H. Davis, Ingeniero auxiliar.

Entregado el Ferrocarril de Durán a Chimbo a la "Guayaquil and Quito Railway Company", abrió ella su contabilidad, siguiendo el sistema americano, en cuanto a la clasificación de cuentas.

Al mismo tiempo Dn. Archer Harman embarcaba en New York materiales para el Ferrocarril, tales como 6 locomotoras; 3.000 toneladas de rieles, durmientes, etc., cuyo valor alcanzaba a S|| 500.000. Además contrató con la J. C. Mac Donald Company la construcción de terraplenes desde Chimbo a Quito y organizó la "Ecuadorian Development Co." para el financiamiento de Bonos, la misma que posteriormente se llamó "The Inca Company".

El Mayor Harman fué Ingeniero de mucha competencia y como organizador dió pruebas de su gran capacidad e inteligencia, como primer Gerente de la Compañía del Ferrocarril, dándose tiempo a los estudios del trazado y a dirigir abundante y admirable correspondencia al Gobierno sobre los diversos asuntos de la empresa. Los archivos oficiales relativos al Ferrocarril se forman en esa época, en su mayor parte, con las cartas e informes de este técnico.

Los contratistas Mac Donald & Co. trajeron 2.000 jamaicanos para los trabajos de terraplenes, pues sabían que la falta de jornaleros constituyó la principal causa del fracaso de otros empresarios en el mismo lugar, y no vino más cantidad por la peste de viruela desarrollada entonces en Jamaica.

Escalonado el Cuerpo de ingenieros en varias divisiones de la montaña, desde Chimbo a Guamate, se dió impulso admirable a los trabajos, utilizando casi en su totalidad los realizados antes por el citado Kelly.

Mas, el invierno de 1900 destruyó en su mayor parte las obras ejecutadas, y 10 kilómetros de vía perfectamente enriellada y 12 de terraplenes desaparecieron, quedando como borrados por los formidables derrumbes ocurridos.

Fué de tal magnitud el daño causado que se desconcertaron los ingenieros y pensaron en bajar la línea por la hoya del Chanchán. Para el reconcomimiento de esta ruta fué el diestro ingeniero Mr. Davis, quien víctima de terrible insolación falleció rápidamente.

Informado Dn. Archer Harman de estas dificultades casi insuperables, recordó los fracasos de Kelly y resolvió dirigir al Presidente de la República la siguiente carta que transcribimos como antecedente relativo al constante problema del Chanchán y a las razones poderosas que hubo para adoptar la vía actual, llena también de inconvenientes insalvables:

Quito, Marzo 4 de 1900.

Señor General Eloy Alfaro.—Presidente de la República.
Quito.

Respetado Señor mío:

Paso por la pena de informarle que en la construcción de la línea del ferrocarril entre Chimbo y Sibambe los Ingenieros de



Dn. ABELARDO MONCAYO

Ministro de Obras Pùblicas en el Gobierno del General Alfaro

la Compañía han tropezado con dificultades las cuales aun cuando no del todo imprevistas; están poniendo en duda la practicabilidad de la construcción de un ferrocarril permanente, con una gradiente de 4% compensada, en la sección montañosa, entre los indicados puntos.

La referida sección se halla a una altura considerable sobre el valle y las pendientes son muy profundas, de 45° a 60°.

El material que allí se encuentra es en gran parte arcilla, y sujeto a derrumbes con las lluvias por lo deleznable del terreno, destruyendo a veces tales derrumbes en pocos momentos excavaciones en las cuales se han gastado semanas enteras.

Quando se hizo la definitiva localización para el ferrocarril, pudo notarse la naturaleza del terreno en dichos puntos con los temores consiguientes respecto a los derrumbes; y con el fin de ver confirmado tales temores, se principiaron los trabajos por medio de contratistas, en aquellos puntos donde se temían los derrumbes.

El resultado ha sido que han ocurrido derrumbes de tal magnitud, hasta poner en duda la posibilidad de construir el ferrocarril y explotarlo en los indicados puntos.

Hallándose la línea a una elevación tan grande, se hace necesario la construcción de altísimos puentes sobre las quebradas, puentes que no sería posible construir hasta que estuviesen los rieles colocados en aquellos puntos, lo cual ocasionaría mucha demora en la obra.

Por otra parte como los estribos para los puentes descansarían sobre las faldas de las montañas, quedarían expuestos a ser destruídos en cualquier momento por los derrumbes, y para reconstruirlos emplearían quizás meses enteros.

Dado el caso, por ejemplo, que ocurriera uno de esos derrumbes al llegar el ferrocarril a Sigsibamba o Pagma y se destruyera un puente, se gastarían por lo menos 6 meses para pedir un nuevo a los Estados Unidos u otra parte, y reconstruirlo.

Mientras tanto la obra de construcción no podría avanzar ni un solo pie, por la imposibilidad de transporte de materiales mas allá del punto donde hubiese ocurrido el daño.

Por lo mismo, la conclusión del ferrocarril hasta Quito quedaría sujeto a contingencias, sin que pueda calcularse bien el tiempo preciso para la construcción.

Y aun después de construída la obra hasta la Capital, la ocurrencia de uno de esos derrumbes podría ocasionar la suspen-

sión del tráfico por muchos meses, tal como sucede con frecuencia en el ferrocarril entre Puerto Limón y San José de Costa Rica; y esto sería una calamidad, tanto para el país como para la Empresa.

Toda la sección entre Chimbo y Sigsibamba ha sido cuidadosamente estudiada, desde la parte más baja hasta la cima, y no se ha podido hallar una línea con una gradiente del 4%, o menos, que no esté sujeta a grandes derrumbes.

Cuál podría llegar a ser la magnitud de los derrumbes, es difícil juzgar, desde que los cerros han sido conmovidos por las erupciones volcánicas y una vez que se pongan en movimiento, esos derrumbes podrían alcanzar una extensión incalculable.

Después de un maduro estudio del asunto, los ingenieros de la Compañía han hecho un ligero reconocimiento del valle del río Chanchán con el fin de averiguar la practicabilidad de construir un ferrocarril sobre las márgenes de dicho río, evitando así las pendientes montañosas, hasta atravesar la parte peligrosa de esa sección; y es opinión de los ingenieros que puede construirse; pero con una gradiente mayor del 4%, en una parte, o bien con el uso de retrocesos, a los cuales se oponen, pues creen obtener mejores resultados sin el uso de ellos.

No está todavía demostrado que la línea en construcción no puede continuarse, ni que sea conveniente cambiarla. Tampoco han resuelto la Compañía y los ingenieros abandonar el trabajo hecho, aun cuando consideran que será preciso hacerlo, para construir sobre el río Chanchán, otra más costosa.

El ferrocarril por la línea del río Chanchán se podrá construir con rapidez, y en vista de las grandes ventajas que se obtendrán con el cambio, la Compañía se permite presentar a usted la siguiente propuesta sujeta a la ulterior resolución de los ingenieros sobre la posible practicabilidad de construir el ferrocarril no en las pendientes montañosas de la línea actual.

La Compañía se propone continuar la línea actual hasta llegar al punto donde han ocurrido los grandes derrumbes, y de allí descender al valle del Chanchán y continuará su curso hasta un punto donde se pueda evitar los derrumbes, sin usar una gradiente mayor del 5½%. Conviene la Compañía en que el Gobierno le retenga la tercera parte de lo que le corresponda en Bonos y Stock preferido sobre cada milla de ferrocarril donde la gradiente exceda del 4%, hasta llegar a Quito, o bien hasta que

haya demostrado al Gobierno, o a sus ingenieros, la practicabilidad de la obra, y caso de no serles satisfactoria la gradiente de 5 ½ %, hará a su costo la reducción al 4%, mediante el uso de retrocesos.

En relación con la gradiente de 5 ½ %, diré que los trenes se formarán con un número de carros que puedan ser arrastrados por una sola máquina sobre una gradiente de 3%; pero donde llegue al 4% será preciso el uso de dos máquinas y las mismas podrán arrastrar un tren por una gradiente de 5 ½ %, no habiendo por lo tanto, motivo justificativo para ponerse al uso de esta última gradiente.

Al ser aceptada esta propuesta, la Compañía se compromete a darle el ancho de 42 pulgadas a la vía.

Este cambio ocasionará pérdida de algunos miles a la Empresa; pero se aviene a ella con el fin de asegurar la referida ruta, que considera ser la mejor.

Dentro de poco quedará resuelta por nuestros ingenieros, la practicabilidad de continuar el ferrocarril por la línea actual. En caso contrario y con motivo de los obstáculos de la naturaleza a que he hecho referencia, deseamos permiso del Gobierno para adoptar la ruta del valle del Chanchán con una gradiente máxima de 5 ½ %. Al adoptar esta línea, la Compañía con toda probabilidad, la conexionará más tarde en el actual Ferrocarril del Sur, dejando como ramal la parte construida al Norte de Chimbo.

Con motivo de los cambios tan radicales que habrá que verificar, ruégole una pronta respuesta.

Soy, Señor mío,
Respetuosamente suyo,

Archer Harman

El año 1900 se trabajó intensamente en la construcción del Ferrocarril desde Chimbo a Sibambe y los estudios terminaron hasta Guamote. De los Estados Unidos seguían viniendo grandes cantidades de materiales y los recursos económicos de la Compañía iban a menos porque según el contrato tenía derecho a recibir del Gobierno determinadas cantidades en Bonos, solamente en pago de los trabajos ejecutados.

La amplia porteción que en todo tiempo dispensó el General Alfaro a la Compañía del Ferrocarril hizo que, en atención al quebranto sufrido con los derrumbes en Chimbo, se le adelantaran 2'000.000 de dolares en Bonos. Se dice que esto lo hizo sin el consentimiento de su Gabinete, donde tenía personalidades como el Dr. José Peralta y Dn. Abelardo Moncayo, y todo para que no fracasare la empresa y continuaran los trabajos. Refiriéndose a este asunto, el mismo Mandatario decía: "cerraba los ojos y confiaba en mi buena estrella".

La información sobre los trabajos que se efectuaban en esa época se tendrá más auténtica y detallada en el siguiente oficio enviado al Gobierno por el Mayor Harman:

Victoria (Chimbo) Julio 17 de 1900

Señor Ministro de Obras Públicas

Quito

En cumplimiento de sus deseos, cábeme el honor de elevar a usted el presente informe relativo a la obra del ferrocarril entre Guayaquil y Quito.

A fines del año de 1898 y de conformidad con el Contrato celebrado entre el Gobierno del Ecuador, la "Guayaquil and Quito Railway Company" puso ésta a su servicio un Cuerpo de Ingenieros, bajo órdenes del Coronel William F. Shunk como Ingeniero en Jefe, con el fin de localizar una línea preliminar entre Chimbo y Quito.

Se localizaron dos líneas preliminares entre Chimbo y Cajabamba, la una siguiendo el curso del río Chimbo hasta la confluencia del río Pangor aguas arriba y atravesando Navacruz hasta Cajabamba, y la otra por las faldas de las montañas en la parte Norte del río Chan-Chán por Sibambe y Guamote, también hasta Cajabamba.

De este punto a Quito, el Coronel Shunk, en persona, localizó la línea.

Los estudios de éstas líneas preliminares terminaron como por el 10. de Mayo de 1899.

El Coronel Shunk resolvió adoptar la ruta de Sibambe a Guamate, por ser prácticamente imposible la explotación de un ferrocarril en las pendientes sobre los ríos Chimbo y Pangor, y también porque la primera ruta pasa por una sección mas poblada del país. En seguida se ocupó el Coronel Shunk en la localización de una línea permanente desde Chimbo hasta Guamate; y como ésta no resultó enteramente satisfactoria, hizo localizar varias otras líneas sobre la ruta general.

Finalmente, adoptó una línea que coincidió en parte con la antigua línea de Kelly, pero desechando todas las partes defectuosas que ésta tenía.

La línea preliminar, así concluida, fué aprobada en su totalidad por el señor J. C. Patterson, Ingeniero del Gobierno, y remitidos los planos al Ministerio de Obras Públicas.

En Julio de 1899 la Compañía principió la obra de construcción sobre dicha línea, desde Chimbo hacia Sibambe. En una extensión de 15 millas se colocó un número considerable de obreros fuera de los empleados por algunos contratistas en los trabajos de esta primera división; se hizo el desmonte de las primeras 13 millas de las cuales 12 quedaron terraplenadas. Mientras tanto, se colocaban rieles a la mayor brevedad posible, y a medida que se construían los puentes. Así continuaron los trabajos hasta el 10. de Marzo más o menos, en cuya fecha se habían enrielado los primeros 9 kilómetros, y había quedado prácticamente concluida la obra hasta el río Sulchán.

En el mes de Febrero del presente año sobrevinieron extraordinarias lluvias torrenciales en esa sección, ocasionando grandes derrumbos que destruyeron una gran parte de los trabajos hechos, y arrastraron en sus corrientes los puentes y obra de albañilería.

Fue entonces cuando palpamos la realidad de que, aun cuando no había duda respecto a la practicabilidad de construir un ferrocarril sobre la referida línea, no sería posible explotarlo en toda época del año; y aun en caso de serlo el costo de su conservación sería enorme.

Dicha línea fue adoptada por nuestros ingenieros por la circunstancia de estar obligada la Compañía con el Gobierno, según contrato, a limitarse a ciertas gradientes y curvas, cuya circunstancia los ponía en la imposibilidad de fijarla en otra par-

te, no obstante el convencimiento que tenían de la existencia de una línea mejor y natural en el valle del Chanchán. Pero para poder adoptar esta línea se necesitaba una autorización a fin de poder usar una gradiente máxima de $5 \frac{1}{2} \%$ en vez del 4 que señala el Contrato.

Con motivo del desastre sufrido, a consecuencia de las lluvias y consiguientes derrumbes mencionados fue preciso usar de franqueza y exponer la verdad ante el Gobierno y pueblo del Ecuador; dando esto por resultado que el Gobierno, mediante ciertas condiciones, autorizó a la Compañía para que escogiera la línea del río Chanchán siempre que fuera practicable. Tal permiso se obtuvo el diez de Marzo del año en curso, y el día 15 del mismo mes todos nuestros ingenieros estaban ya ocupados con un número considerable de trabajadores, en los estudios y desmonte de la nueva línea, con todo interés y energía.

Principiando en un punto del Ferrocarril existente, como a dos millas al oeste de Chimbo, se tuvo una línea preliminar a través del río Chimbo y de los cerros entre dicho río y el Chanchán, siguiendo el curso del valle de este nombre hasta unas dos millas más arriba de Huigra, de donde se desvió hasta la curva de Sigsibamba, y de allí se trazó una nueva curva hasta conexionar la nueva línea con la antigua.

Terminados estos estudios, se halló la practicabilidad de la nueva línea hasta conexionarla con la antigua, usando el máximo de gradiente de $5 \frac{1}{2} \%$, y esto solamente en cortas distancias.

Comprobando esto, los ingenieros se ocuparon en la permanente localización de la línea, y se pusieron peones para la construcción de campamentos, a distancia de dos millas el uno del otro, en toda la extensión de la línea, y a la vez se trabajaba también el desmonte completo en la construcción de un camino de herradura desde Victoria hasta Huigra.

Al mismo tiempo se puso otro cuerpo de ingenieros para el estudio del resto del valle del Chanchán, desde Huigra hasta un punto más arriba de Tixán, con la mira de seguir todo el curso del río Chanchán, y buscar salida del valle hasta llegar a Guamate. Puedo decir que la línea del valle del Chanchán se considera como la única practicable y natural, entre Chimbo y Cajabamba, por los motivos siguientes:

- 1º Prácticamente se evitan los peligros de derrumbes;
- 2º Se evitan asimismo los peligros de puentes elevadísimos;

3º El valle está relativamente seco durante todo el año;

4º Se evitan también las fuertes y peligrosas curvas, existiendo sólo las del río que son fáciles y en todo caso mejores que las de las faldas de las montañas;

5º El ferrocarril una vez construido y en explotación, será fácil mantenerlo en buen estado y con un gasto razonable.

Más aún, esta línea pone en fácil comunicación con Guayaquil las populosas poblaciones del Sur del Chanchán, donde se encuentran Cuenca, Cañar, Azogues, Chunchi, Alausí, Tixán y muchos otros pueblos de menos importancia.

La línea del valle del Chanchán ha sido ya definitivamente adoptada y localizada hasta un punto dos millas más arriba de Huigra, y se ha hecho el desmonte en toda su extensión con una anchura de 100 pies desde el ferrocarril existente. Más allá, puede decirse que no hay desmontes que hacer.

Un camino de herradura se está concluyendo entre Victoria y Huigra, y se han colocado varios puentes para el tráfico sobre el río Chanchán.

Se han levantado campamentos para los ingenieros y obreros a cada dos millas en todo el trayecto, campamentos que están ya en uso.

Entre los ríos Chimbo y Chanchán, hay un número considerable de obreros ocupados en los terraplenes.

La nueva línea ha dado salida al valle del Chanchán y a las provincias del Sur de dicho valle, sirviendo además para el tráfico diario de los arrieros desde el interior a Chimbo y viceversa. Para mejorar este servicio en beneficio del ferrocarril y del público la Compañía se propone hacer todavía más en beneficio de este camino.

En el abandono temporal de la línea arriba de Chimbo, la Empresa ha perdido una gran suma de dinero; pues, el trabajo hecho era de lo más difícil y costoso.

No es nuestro propósito, sin embargo, abandonar lo hecho; al contrario, nos proponemos concluir la obra hasta el río Zhaurin, distante unos 18 kilómetros de Chimbo, y dejarla como un ramal.— Con tal fin construiremos un nuevo puente sobre el río Chimbo, pues el que existe, abandonado como ha estado por tanto tiempo, se encuentra deteriorado e inseguro para el tránsito de trenes.

Este ramal dará vida y desarrollo a un rico territorio al norte del río Chanchán.

FERROCARRIL DEL SUR

En conformidad con el Contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía, ésta ha ido progresivamente reparando y mejorando el ferrocarril entre Durán y Chimbo con el fin de dejarlo en perfecto estado, sin embargo de haberlo recibido en pésima y peligrosa condición. Con dificultad se corrían trenes cargados sobre la línea; y sólo las máquinas más livianas podían llegar hasta Chimbo, no pudiendo hacerlo la No. 6, a consecuencia del estado de la línea y de los puentes.

Los edificios en Durán han sido reparados y mejorados; el muelle también ha sido reconstruido y agrandado.

Los talleres se han pasado de Yaguachi a Durán y se han agrandado y mejorado.

Nuevos rieles se han colocado como en la mitad de la distancia entre Durán y Chimbo y se han puesto durmientes nuevos donde ha sido necesario.

Los puentes, todos, inclusive el grande en el Milagro, han sido reconstruidos.

Se ha construido una nueva estación en Yaguachi, en lugar conveniente; y en Barraganetal se ha establecido una nueva estación y una oficina telegráfica. Todo el material rodante viejo ha sido reconstruido. A las máquinas se les ha colocado nuevas piezas, tales como nuevos tubos traídos de los Estados Unidos.

El material rodante se ha aumentado con lo siguiente:

- 8 carros de plataforma (Standard)
- 2 carros de Cajón
- 15 carros de mano
- 15 carros de plataforma pequeños
- 24 carritos de mano para las estaciones.

En resumen, donde se ha necesitado hacer reparaciones, se ha hecho.

En camino, de Nueva York a Guayaquil, hay 3.000 toneladas de rieles de acero, de los cuales se usará una parte en reponer los viejos entre Durán y Chimbo. Se ensanchará la vía también a 42 pulgadas para igualarla con la línea de Chimbo a Quito.



MAYOR JOHN A. HARMAN

Ingeniero en Jefe y primer Gerente de la Compañía del Ferrocarril

SERVICIO DE RIO

Para el servicio entre Durán y Guayaquil compramos al señor Martín Reimberg, el vapor Colón y la balsa; también una lancha de 50 toneladas. A medida de que lo exija el tráfico agregaremos el número de lanchas y remolcadores que sean necesarios para el buen servicio del ferrocarril.

LINEA TELEGRAFICA

De conformidad con el Contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía se construye en la actualidad la línea telegráfica que correrá paralela con el Ferrocarril entre Durán y Quito, y se han celebrado contratos para un número suficiente de postes de guayacán que se empleará en la línea hasta Chimbo. Por otra parte, la Compañía ha celebrado un Contrato para todos los terraplenes de toda la línea, entre Chimbo y Quito con una riquísima Casa constructora la de los señores J. B. Mc. Donal & Company, de New York y Londres; y entiendo que los referidos contratistas se proponen concluir los terraplenes hasta Quito dentro de dos años.

Para poder apreciar el alto crédito y respetabilidad de la Casa en referencia y su elevado puesto en New York y Londres, basta saber que en la primera de las mencionadas ciudades ha celebrado un contrato para la construcción de un tunel que atravesará la ciudad, y cuyo costo será de treinta millones de dollars.

El representante de Mr. Mac Donal, está ya en viaje para el Ecuador, y viene preparado para dar gran impulso a los trabajos.

A la vez, la Compañía ha celebrado contratos con la fábrica de construcciones de hierro y acero "New Jersey Steel & Iron Company" para los puentes y viaductos de la línea; y asimismo, con respetables fábricas de Londres y New York, para los rieles de acero, que deben ser entregados a medida que vayamos necesitando para la obra.

Señor Ministro

John A. Harman

Ingeniero en Jefe y Director General de la Guayaquil & Quito Railway Co.

EL CORONEL WILLIAM SHUNK

Perteneciente al Ejército de los Estados Unidos en el Departamento de Ingeniería, fué en aquella época uno de los profesionales de más renombre en su país, y su fama se extendió con la publicación de su obra clásica sobre Ferrocarriles.

El poderoso Gobierno de Norte América —como aspecto de la aplicación práctica de la doctrina Monroe— proyectó la construcción del Ferrocarril Panamericano y para el efecto envió a la América Latina una Comisión científica compuesta por eminencias en la materia, y fué el Coronel Shunk el Ingeniero en Jefe. Los estudios se realizaron en nuestro territorio en el año 1891 y constan de una serie de planos que completan una línea férrea a lo largo de los Andes ecuatorianos, desde el Carchí hasta la frontera con el Perú.

El Gobierno del Dr. Cordero se empeñó en que viniera el ingeniero Shunk para los estudios y construcción del Ferrocarril del Sur y se dice que por la exagerada remuneración que pidiera, se desistió de aquel propósito.

Las relaciones de amistad de Shunk con Dn. Archer Harman y especialmente el haber sido padre político y profesor del ingeniero John Harman, fueron los motivos para que esta gran autoridad en asuntos ferroviarios viniera al Ecuador y estudiara y resolviera nuestro difícil problema de la comunicación entre la costa y la sierra por medio de las paralelas de hierro.

El Coronel Shunk hizo un recorrido por la vía Chimbo-Pallatanga, recomendada anteriormente por otros exploradores y se constató que la ascensión a la altiplanicie no era posible sino por la hoya del río Chanchán, desde luego, dominando con los recursos de la Ingeniería los grandes obstáculos que se presentaban. Perso-

nalmente recorrió y verificó el trazado de la línea entre Guamote y Quito, emitiendo su autorizada opinión en cuanto a la costosa y difícil variante por Licto y Punín para tomar la hoya del río Chambo y entrar a Riobamba.

La personalidad del Coronel Shunk y los conceptos que expresa acerca de nuestro problema ferroviario, sus opiniones sobre el Ecuador y sus posibilidades, las informaciones relativas a los antecedentes de los promotores de la construcción del Ferrocarril de Chimbo a Quito, son motivos para interesar vivamente la lectura de la siguiente carta de despedida, escrita en alta mar al General Alfaro y que la hemos encontrado en el archivo del Ministerio de Obras Públicas:

Vapor "Colombia" P. S. N. C.—Altamar, Setiembre 15 de 1899.

General Eloy Alfaro, Presidente del Ecuador.

Respetado y querido señor.

Permitiéndome las pocas ocupaciones, como acontece a los viajeros por mar se me ocurre hacer a usted una ligera recapitulación de los trabajos hechos por el cuerpo de ingenieros del Ferrocarril del Sur. Lo hago de una manera general, y de memoria.

Después de una indispensable visita a Quito y algunos estudios lijeros de la región atravezada por el ferrocarril, emprendimos la marcha para practicar el estudio definitivo, a mediados de Diciembre de 1898:

El plan de la obra era:

1º—Hacer estudios científicos de las dos vías alternativas entre Chimbo y los alrededores de Cajabamba:

A) Por la vía del valle de Chimbo y Cruz Navas.

B) Por la vía del valle de Chanchán y Guamote.

2º—Determinar científicamente la mejor línea general para el ferrocarril entre la cercanía de Cajabamba y Quito, e incidentalmente, trazar líneas aproximadas para los ramales de Riobamba y Ambato en el tiempo fijado en el contrato.

Estos estudios comprenden mas de 330 millas y se terminaron, más o menos, a mediados de Marzo de 1899.

Teniendo en cuenta que esto debe practicarse en la estación de las lluvias, Usted puede comprender que no podíamos demorarnos en el trabajo al sur de Cajabamba y Cruz Navas, especialmente.

El señor Bennett eminentemente y el señor Ruggieri de una manera cumplida, merecen particular mención por su obra en esa parte difícil del país.

Después de copilados, arreglados y estudiados los voluminosos datos colectados de esta manera, comparando las vías A y B, se deduce el hecho de que mientras la antigua línea es considerablemente más corta y menos dispendiosa, la última tiene menor altura que trasmontar y es más favorable para la compensación de la gradiente. Además, aparece como la más conveniente a los intereses de Guayaquil y de las provincias del Sur de la República. Además también, atravieza un territorio que promete grandes entradas.

Estas consideraciones junto con otras de varia importancia, mediran la balanza en favor de la línea B y fue adoptada por el Cuerpo de Ingenieros sin protesta ni objeción por parte de la Compañía.

Es de anotarse que a causa del corto tiempo dedicado para estos estudios, no fué suficiente, para que los Ingenieros que tenían multiples trabajos, pudieran explorar el país completamente y se vieron en adelante obligados a hacer el trazo aproximado y así lo hicieron en su mayor parte. Por tanto, estos estudios preliminares, aunque valiosos, no pueden considerarse sino como tentativas.

Felizmente, por una parte, la naturaleza de este ferrocarril, que debe construirse milla por milla, en series continuas, permitirá organizar una brigada de exploradores que vaya adelante y esto dará tiempo para escojer la mejor localización. La mejor localización es punto de capital importancia; localizaciones posibles hay tantas en una región, como estatuas posibles en un blok de mármol.

Pero se necesita un maestro en el arte, que consagre su tiempo para encontrar la Venus de Milo en aquel blok. Así por otro lado, en cualquier región dada, un maestro, encontrará necesariamente, la mejor localización consagrando a ello su tiempo. No debe ser precipitado jamás.

Una consecuencia obvia podrá deducirse de las anteriores

observaciones, a saber: las líneas del estudio preliminar, hoy día desechadas, no son las definitivas de las eventuales del ferrocarril, y que por lo tanto los individuos y las colectividades que atribuyen esto a incuria o negligencia, deben esperar el fijamiento de la localización definitiva. Es menester tener presente que los intereses de aquellos y los del ferrocarril son idénticos, más bien dicho correlativos. Naturalmente tienden a un mismo fin: como las manos, como los pies, como los párpados, como las hileras inferior y superior de los dientes, como dijo el más noble de los romanos. Parece pues, que tanto la felicidad particular como la de la Nación dependen de que toda la gente sensata del Ecuador no ponga obstáculos sin razón a esta beneficiosa empresa. Teniendo en cuenta el suscrito que por lo menos actual y probablemente en todo tiempo está desligado de toda participación en esta empresa debe perdonársele que manifieste su convicción de que el Ecuador ha sido más afortunado en su contrato al respecto, que cualquiera otra de las Repúblicas Sud Americanas hasta la presente en casos análogos.

El Sindicato en Inglaterra se compone de capitalistas ventajosamente conocidos en el Imperio Británico. Otro tanto puede decirse de la Compañía en New York, son personas honorables de grandes recursos, para quienes es una especie de religión la escrupulosidad en el cumplimiento de sus obligaciones.

De Mr. Archer Harman, representante en el país, poco hay necesidad de decir, sus muchos y variados éxitos, su claro criterio y su inmensa energía son muy conocidos en el Ecuador.

Probablemente los grandes recursos de su carácter contribuirán eficazmente para vencer las dificultades de la obra. Por lo tanto, yo pido para él la protección de Dios y el estímulo por parte de usted y de todos los generosos ciudadanos de ese hermoso país.

Deseo vivamente para Ud. mi querido General, una vida tan larga y próspera como usted podía desearla y agradeciendo su fina hospitalidad de la que guardo gratos recuerdos.

Soy de Ud. muy afectísimo,

W. F. SHUNK

UN FERROCARRIL AL ORIENTE

Entusiasmado el General Alfaro por la eficiente organización de la Compañía del Ferrocarril, demostrada en los pocos meses de trabajo desde Chimbo a Quito, se adelantó a sentar bases preliminares con el mismo Dn. Archer Harman, con respecto a una empresa de proporciones mucho mayores y que, de haberse realizado habría sido la redención del Oriente ecuatoriano.

La efervescencia política de aquellos tiempos no permitió tratar siquiera públicamente de esta grandiosa obra que habría afirmado y resuelto definitivamente los derechos del Ecuador en la hoya amazónica.

Muchos años después el mismo General Alfaro pulsó la opinión pública acerca de una propuesta del Conde Charnacé para construir asimismo un Ferrocarril al Oriente, mediante la conseción de terrenos baldíos, y se la rechazó en principio.

De las conferencias del Gobierno con Harman relativas a este proyecto que tiene lineamientos generales, concretos y realizables, nada se había sabido; y, confiada al olvido y envuelta entre el polvo de los archivos, entre la vulgaridad de muchos papeles, hemos encontrado esta carta de singular valor histórico:

Quito, Octubre 24 de 1900.

Señor General Eloy Alfaro.
Presente.

Muy señor mío:

Me refiero a la indicación que usted hizo anoche durante nuestra conversación en la cual usted manifestó deseos de que yo presente una propuesta para construir un ferrocarril desde Ambato hasta Tabatinga, lugar sobre el Amazonas cerca de la desembocadura del Napo.

En mi concepto no debe el Gobierno comprometerse al pago de intereses sobre el capital necesario para la construcción de dicho ferrocarril, por cuanto necesita sus rentas para atender a los gastos de Administración.

Después de un maduro estudio sobre el asunto, y examinados todos los datos que tengo referentes al Oriente, recorriendo la distancia entre Ambato o cualquier otro punto conveniente a Tabatinga (400 millas) he llegado a la conclusión de que el ferrocarril se puede construir a razón de S|| 50.000 oro por milla, o sean S|| 20.000.000.

Creo, también, que puedo conseguir el dinero para la obra bajo las condiciones siguientes:

1^o—Emisión de S|| 20.000.000 en Bonos que serán firmados por la Compañía que se organizará para la construcción del ferrocarril.

2^o—Los S|| 20.000.000 se garantizarán con hipoteca sobre el ferrocarril, y sobre los lotes de terrenos de una milla cuadrada, alternados con el Gobierno en el Oriente, tomando por lindero la cúspide de las cordilleras desde el Norte del Ecuador hasta un punto cercano al Río Capula, en la Provincia de Loja

3^o—Para el pago de intereses y fondo de amortización de los Bonos del ferrocarril, la Compañía tendrá derecho para cobrar un impuesto de 10 centavos oro por cada libra de caucho que se produzca en el Ecuador Oriental.

4^o—Cobrará también la Compañía el 10% sobre todas las maderas y productos agrícolas que se encuentren en dicho territorio.

5^o—La Compañía coleccionará el 10% sobre todos los minerales o piedras preciosas que se extraigan en el Oriente. Tales impuestos permanecerán en vigencia hasta que el monto total de los Bonos haya sido cancelado, así como los intereses pagados; y cumplido esto la Compañía tendrá título perfecto a cada milla cuadrada de terreno alternado con el Gobierno, de la manera indicada.

6^o—La Compañía podrá vender cualquiera parte de las millas cuadradas de terrenos que le corresponda, y su producto se aplicará a la cancelación de Bonos y pago de intereses.

7^o—Al Gobierno le corresponderá el 49% del Stock de la Compañía, y a Archer Harman y sus asociados el 51%.

Mediante este arreglo corresponderá al Gobierno la mitad del valor del Ferrocarril y de los terrenos que pertenezcan a la Compañía después de pagado el costo de la obra. Podría tam-

bién el Gobierno vender sus propios terrenos en el Oriente a buen precio.

Me obligo a firmar un contrato bajo las bases indicadas para la construcción del ferrocarril Oriental. Tal contrato lo haría no obstante, *ad referendum*, sujeto a los estudios para determinar la probabilidad de la obra, y el costo.

Sólo bajo estas condiciones me comprometería formalmente. Para un estudio detenido se necesitaría gastar mucho dinero, y me vería obligado a solicitar del Gobierno de 500 a 2.000 soldados para la protección de nuestros empleados.

Soy de Ud. Suyo afmo.,

Archer Harman

El período presidencial del General Alfaro terminó el 31 de Agosto de 1901, dejando en plena actividad a todos los elementos con que contaba la Compañía del Ferrocarril y que tenía distribuidos en tres grandes divisiones: la reconstrucción de la línea Durán—Chimbo; la construcción de Chimbo a Guamote y los estudios y trazado de Guamote a Quito. La enrielladura estuvo solamente en Naranjapata.



GENERAL Dr. LEONIDAS PLAZA G.

Colaborador en la construcción del Ferrocarril del Sur

GRAL. DON LEONIDAS PLAZA GUTIERREZ

1901—1905.

Bajo el tranquilo imperio de la Constitución ascendió al Poder este distinguido gobernante que tuvo la fortuna de presidir una época de sosiego político en la República y dedicar su preferente atención a los diversos problemas que surgían en el cumplimiento del contrato ferrocarrilero de 1897, para cuya labor tuvo al principio la colaboración del notable ecuatoriano Sr. Dn. Miguel Valverde, como Ministro de Obras Públicas, y después contó con el talento, la probidad y patriotismo del Sr. Dr. Gonzalo S. Córdova que en toda su administración tuvo a cargo esa Cartera.

Indiscutible es el hecho de que los contratos de 1897 y el reformatorio de 1898 fueron suscritos con mucha precipitación el primero y violentamente impuesto el segundo. Resultado natural de este origen tenían que ser la oscuridad, deficiencia y gravísimos errores que se iban descubriendo en el desarrollo técnico y financiero de la empresa por una parte, y por otra en los derechos y obligaciones que tenía el Gobierno de supervigilar los intereses nacionales dentro de la ejecución del contrato. Repetidas ocasiones, el Gobierno y la

Compañía del Ferrocarril estuvieron de acuerdo en suscribir, y suscribieron, contratos adicionales, interpretativos de los anteriores y en veces por el contrario, hubo fricciones y disconformidad entre el uno y la otra, y que resonaron en le recinto de las Cámaras Legislativas en históricas jornadas parlamentarias de interpelaciones al Ministro de Obras Públicas, quien muy acertadamente dijo una ocasión que el contrato suscrito con Mr. Harman fué obra de patriótica locura.

El General Plaza en su mensaje al Congreso decía:

"Contratada y apenas muy al principio dejó la obra el Gobierno que me precedió, por lo cual el cumplimiento de todas las estipulaciones del contrato vinieron a pesar enteramente sobre el mío y en esto se ha procedido no solamente con exactitud sino con liberalidad".

Por su parte el Ministro Córdova en solemne ocasión hizo las siguientes declaraciones que definen una situación política:

"Apenas recuerda la historia ecuatoriana una obra más combatida desde su iniciación y antes de su iniciación. Se dijo que era monstruosamente cara, se anunció que no se llevaría a efecto, se escribió que era una especulación que condenaría al Ecuador a una perpetua esclavitud financiera; y comprobaciones numéricas, declamaciones de la prensa, suspicacias deshonorosas y hasta gravísimas inculpaciones, han estado resonando por el espacio de seis largos años e influyendo en el ánimo de las mayorías para exitar contra ellas el mayor número de inquietudes y contratiempos posibles".

"Se ha querido propagar la idea de que la Administración actual es adversa al Ferrocarril, más por un espíritu de animadversión al Régimen anterior y su caudillo, que por la obra misma. Tal suposición es infundada. Bien al contrario, siguiendo con el ánimo estimulador del Sr. General Alfaro, el Sr. General Plaza ha hecho cuanto ha podido por dar a la empresa toda clase de facilidades, esperando eso sí que el Ferrocarril llegase a Guamate, para intentar, como se ha intentado, ya un arreglo general de cuentas que dejase las cosas bien puestas y a salvo todos los



UN TUNEL EN LA HOYA DEL CHANCHAN

derechos. Y cabalmente, tal ha sido la intención del Gobierno anterior, como lo manifestó por la prensa el honorable Sr. Dn. Abelardo Moncayo al referirse a las siguientes palabras proferidas por el Sr. General Alfaro: "Trepé la vía férrea nuestra cordillera y entonces sí, una liquidación de cuentas con la Compañía, un arreglo definitivo en la contabilidad para saber a qué atenernos en lo futuro".

Dificultades financieras y técnicas sumamente graves e imprevistas para la Compañía, en la ejecución de la obra; y la natural exigencia del Gobierno para sujetarse en lo posible al contrato, tenían que producir desavenencias mutuas que vamos a reseñar brevemente:

EXPLOTACION Y CONSTRUCCION

Interventor Fiscal del Ferrocarril fué entonces el competente y honorable Sr. Dn. Carlos A. Borja, quien presentó al Gobierno informes muy detallados acerca de las cuentas de la Compañía, con las protestas del caso respecto de muchas partidas de gastos cargados a la cuenta "Explotación", cuando debían ser a la de "Construcción", criterio en que todos los Interventores Fiscales estaban conformes y que la Compañía sostuvo el contrario hasta última hora. Sobre este particular decía el citado Ministro Córdova que este era "el error sustancial, el gran error, premeditado y voluntario de parte de la Compañía y contra los intereses fiscales, por haberse transferido al Departamento de explotación gastos que por su naturaleza eran de construcción de la obra". El asunto se reducía a que si habían sobrantes en las entradas por explotación del Ferrocarril, correspondía una parte al Gobierno, como ayuda para el servicio de Bonos, mientras que

los gastos de "Construcción" pertenecían exclusivamente a la Compañía la que debía recibir una cantidad fija en Bonos a medida que avancen los trabajos. Por este motivo se procuraba siempre por la Compañía cargar a la primera los sueldos de empleados, pasajes al exterior, retribución a los abogados, Directores, gastos personales, etc., etc. y la otra cuenta no tenía esta carga, pero la verdad es que ésta estaba financieramente muy débil porque las cotizaciones de los Bonos en New York y Londres fueron desastrosas y se vendieron hasta al 40% para proveerse de fondos y seguir la construcción.

CRISIS DE LA COMPAÑÍA

Los contratistas de terraplenes J. G. Mac Donald Company se estrellaron contra las rocas de la Nariz del Diablo, pues tenían derecho a recibir más o menos S|| 10.000 en Bonos por milla de trabajo ejecutado y el famosa zig-zag se dice que costó cerca de un millón de sucres, gasto que llevó a la quiebra a esa Compañía auxiliar de la del Ferrocarril. Lo mismo ocurrió con el puente de Alausí, el de Shucos y todos los levantados en la hoya del Chanchán, que fueron pagados a los proveedores con Bonos que se vendían inevitablemente a precios muy bajos, soportando la Compañía y después el Gobierno todas las consecuencias de este desastre financiero, al extremo de que cuando el Ferrocarril llegó a Guamate, casi estaba entregado todo el Stock de Bonos por parte del Gobierno a la Compañía, es decir, la empresa se hallaba en verdadera bancarrota, y justamente no se podía entregar el saldo disponible, como se le exigía.



LA NARIZ DEL DIABLO

Según el contrato, al llegar la locomotora a Guamote, tenía derecho la Compañía a recibir del Gobierno 250.000 dólares en Bonos, pero el Ministro Córdova se negó a expedir la orden manifestando que la línea de Bucay a Guamote era provisional y que no la había aceptado el Gobierno, a lo que replicó el empresario Harman que oficialmente estaba entregada ya por haberse transportado soldados y valijas de correo en esta sección.

PUENTES

Por hacer economías la Compañía construyó de Sibambe a Guamote algunos puentes de madera en lugar de los de acero y aseguró en muchas partes la línea con estacadas en vez de usar mampostería, siendo todo esto motivos de desacuerdo con el Gobierno. Harman argumentaba que no se había especificado qué clase de materiales debía usarse.

LA RECTIFICACION DE LA LINEA POR RIOBAMBA

El contrato de 1897 obligaba a la Compañía a construir nada más que ramales para la conexión del Ferrocarril con las importantes ciudades de Riobamba y Ambato, pero el Congreso del año 1900 aprobó una modificación por la que se toleraba o permitía la gradiente hasta de 5% entre Durán y Guamote a condición de que la línea principal pase necesariamente por Riobamba y que en lo posible se acerque a Ambato.

La exploración del Coronel Shunk, acompañado de varios patriotas riobambeños dió como resultado el

que era factible una línea que partiendo de Guamote, siga el curso del río de este nombre, hasta el riachuelo Sesel, luego siga el de Cebadas para continuar por Licto, Punín y San Luis para entrar en Riobamba; seguir por la falda oriental del nudo de Igualata, descender por Quero y arribar a Ambato. Desde luego el recorrido era mayor que el del trazado por Colta y se necesitaba construir obras de arte muy costosas.

La Compañía resolvió tan importante punto sin consultar al Gobierno y con flagrante violación del contrato modificadorio aprobado por la Legislatura. Cuando la línea férrea estuvo en Luisa, el Ministro Córdova reclamó enérgicamente por este trazado y los constructores dieron evasivas y prometieron que todos los trenes pasarían por la ciudad de Maldonado. Riobamba, como un sólo hombre, en efervescencia patriótica protestó clamorosamente ante el Gobierno y la Compañía por este trazado que perjudicaba sus vitales intereses y atropellaba un derecho que tenía, pero la Compañía cuya finalidad era llegar con la locomotora cuanto antes a Quito dentro del plazo estipulado, dió treguas a esta relamación popular y violenta, prometiendo atenderla posteriormente.

El Gobierno del General Plaza que apoyaba decididamente la actitud de Riobamba obligó por medio de un contrato adicional a que la Compañía verifique esta rectificación y en garantía quedó autorizado a retener S|| 50.000 en bonos, contrato que tampoco cumplió la Compañía y fué necesario el transcurso de 18 años para que la capital del Chimborazo triunfara en su patriótica campaña por la rectificación de la línea.

En esta emergencia, como en muchas otras relativas a la construcción del Ferrocarril intervino también la mano negra de la política, como veremos más adelante.

LA CARRETERA NACIONAL

Además, en el contrato de 1897 se había concedido a la empresa el libre uso de los caminos y puentes que se necesitare para el Ferrocarril y entre el punto de "Los Andes" y Guamote, la línea férrea ocupó íntegramente la carretera construida por García Moreno.—El Ministro Córdova reclamó por esta ocupación arbitraria y se replicó por la Compañía sosteniendo su derecho. Pero casi en seguida, Harman que tuvo una visión muy amplia en sus combinaciones financieras, enderezó una nota muy diplomática al Ministro Córdova, proponiéndole una transacción, permutando el derecho que tenía la Compañía para ocupar la carretera, con el nuevo reconocimiento que haga el Gobierno respecto a los dividendos del Stock Preferido, anulados por el contrato impuesto por el Congreso de 1898 y que fué motivo de serias reconvenciones de los accionistas de la Compañía. He aquí tan sagaz proposición desde luego rechazada por el Gobierno:

Quito, Mayo 17 de 1903.

Dr. Gonzalo S. Córdova,

Ministro de Obras Públicas.—Quito.

Sr. Ministro:

En las cuatro últimas semanas me han hecho varias reclamaciones en referencia al derecho que tiene la Compañía para hacer uso de la carretera entre Guamote y Quito.

La cláusula siguiente aparece en el Art. 21 del contrato de Junio 14 de 1897:

"El Gobierno le facilitará a la Compañía, sin proporcionarle gasto alguno, los puentes y caminos que le sean útiles para el Ferrocarril".

Esta cláusula, sin duda alguna, le da pleno derecho a la Compañía para hacer uso de la carretera entre Guamote y Quito, de ma-

nera que los Ingenieros de la Compañía han seguido el trazo de la línea por el derrotero de la carretera entre estos dos lugares y habiendo examinado sus puentes se les ha encontrado en estado satisfactorio para prestar servicio al Ferrocarril. La Compañía no ha puesto en duda por un solo instante el dar a conocer a los "Security-Holders" de la Compañía, en Londres y Nueva York, que haciendo uso de la carretera entre Guamote y Quito, se podría construir un Ferrocarril muy barato y contrarrestar de esta manera el enorme gasto en que se ha incurrido ya para la construcción de Bucay a Guamote, pero yo comprendo que mis ideas y las del Pueblo Ecuatoriano están de acuerdo oponiéndose a la **destrucción de la carretera**, obra nacional que al ser destruída sería un perjuicio inaudito para el porvenir del Ecuador y que para rehacerse completamente sería necesario hacer un gasto de S/ 2.000.000. Cuando se celebró el contrato del 14 de Junio de 1897 la carretera que ocupaba el trayecto entre Latacunga y Guamote se encontraba en tan malas condiciones que no se prestaba para otro tráfico que el de mulas de carga, pero bajo la buena y viva administración del Sr. General Plaza ha sido completamente reparada y esta gran obra Nacional es actualmente la más perfecta que conozco. El objetivo de la Compañía del Ferrocarril debería ser el mismo que el del Gobierno: construir nuevos caminos y no destruirlos; espero que Ud. tratará de ver la manera como se pueda lo más pronto posible llegar a un arreglo referente a lo que acabo de expresar por encontrarse la Compañía lista para la construcción de la línea que ocupará la carretera entre estos dos lugares.

En vista de esto le propongo que se celebre un contrato ad-referendum, el cual se someta al primer Congreso para su aprobación y que estipule que la Compañía se comprometa a dejar la carretera en buenas condiciones en caso de ser ocupada. Para la exoneración del derecho de la Guayaquil & Quito Railway Company para hacer uso de la carretera y sus puentes habrá que variar el Art. 12 del original del contrato de Junio 14 de 1897 y anular cualquier cláusula que exista en el contrato suplementario de Noviembre 26 de 1898 en lo referente a los **dividendos de Stock Preferido** de la Compañía del Ferrocarril.

Como Presidente de esta Compañía le daré instrucciones al Sr. Gerente Mayor John A. Harman con el objeto de que llegue a una conferencia con Ud. sujetando a su aprobación un contrato



EL PUENTE DE SHUCOS

“ad-referendum” comprendiendo todos los puntos de antemano expuestos.

En la esperanza de que esto sea aprobado por Ud. quedo su atento y seguro servidor,

Muy atto. S. S.

ARCHER HARMAN.

Presidente

LA CONSOLIDACION DE LA DEUDA

Otra importante cuestión planteada entre el Gobierno y Harman fué la relativa a que el canje de los Bonos ecuatorianos de la antigua Deuda inglesa con los nuevos emitidos por la Compañía, no había terminado Dn. Archer en Londres, según fué su compromiso. Juzgado imparcialmente el incidente debemos expresar que no fué por culpa o negligencia de Harman, sino por la desconfianza de los Tenedores de Bonos que no quisieron canjear sus papeles antiguos que aunque impagados, eran emitidos por la Nación ecuatoriana, con otros lanzados por una Compañía particular, aunque tuvieran la garantía incondicional del Estado. A última hora parece que quisieron dejar los antiguos Bonos en poder de un Fideicomisario como nueva garantía de los recientemente emitidos, de manera que en esta situación el Gobierno tenía duplicada su deuda, pues los acreedores pretendían quedarse con ambas emisiones.

Dn. Lizardo García que por motivos particulares hacía entonces un viaje a Londres, llevó, con el nombramiento de Comisionado Fiscal *adhonorem* el encargo de arreglar este importante asunto. Suceptibilidades del General Alfaro hicieronle suponer que el Sr. García ha-

bía ido a indagar sobre los peculados de él en combinación con Harman al tratarse de la consolidación de la Deuda Externa. Fue todo lo contrario, el Comisionado Sr. García cooperó con Harman para el rescate de los Bonos, obteniendo de él expresivos agradecimientos por sus gestiones tan atinadas y beneficiosas para solucionar en forma terminante tan delicada y valiosa cuestión, pues los Bonos fueron rescatados por Dn. Lizardo.

Pero aquí lo curioso es que la llamada política, en combinación con la maledicencia y la calumnía, atacaron al General Plaza por las patrióticas y honorables gestiones del Sr. García en Londres, asegurando se trataba de negociados infames y fraudes monstruosos.

Airadamente protestó el General Plaza en un Mensaje al Congreso cuando dijo:

"Peculado, Señores, peculado durante mi Gobierno. Si mis palabras de indignación no se oyeran en los países americanos, a donde seguramente llegará este escrito, lo menos que yo diría aquí es que este Gobierno, que ha tenido paredes de vidrio para la ingrata fiscalización de sus enemigos, es bien al contrario víctima de los errores ajenos, pues durante cuatro años ha estado sufriendo las consecuencias de un contrato, que desde el principio y hasta la fecha aseguraron y aseguran no comprender los mismos que en él intervinieron y lo consumaron como representantes y personeros de la República.... Pero no diré nada; que si el decoro ata mi lengua, el juicio de responsabilidades está incoado ante la conciencia nacional y no ya la historia, los contemporáneos mismos están haciendo severa justicia. Y no ciertamente contra mí ni contra los que me han ayudado a llevar esta carga del Poder tan envidiada como poco envidiable".

EL INGENIERO DE GOBIERNO

Al regresarse a los Estados Unidos el Ingeniero Patterson, fué reemplazado interinamente por el técnico nacional Sr. Gualberto Pérez y en la administra-

ción del General Plaza fué nombrado como Ingeniero de Gobierno, para la supervigilancia de la construcción el Sr. Carlos van Isschot, quien procedió con energía y laboriosidad y dejó informes y observaciones personales de mucha importancia con relación al Ferrocarril del Sur, y especialmente en cuanto a la hoya del Chanchán, como se verá del siguiente párrafo perteneciente a un oficio enviado al Ministro de OO. PP., asunto que es hoy de actualidad:

"Es de deplorar que la falta de datos estadísticos acerca de las crecientes del río Chanchán no hayan permitido fijar de una manera precisa la altura que pueden alcanzar sus aguas en las grandes avenidas del invierno y la Compañía no ha conseguido sobre el particular otros datos que los que proporcionó su propia observación en los tres últimos años".

Las relaciones entre el Gobierno y la Compañía se habían puesto tan tirantes que, una discusión algo violenta entre el Ingeniero van Isschot y Mr. Harman terminó en un incidente personal muy desagradable y que fué reconvenido enérgicamente por el Ministro Córdova en estos términos:

Ministerio de Obras Públicas.—Quito, Julio 18 de 1904.

Sr. John Harman, Gerente del Ferrocarril:

El Gobierno ha llegado a saber, aunque algo tarde, de los ultrajes de que ha sido víctima el Sr. Carlos van Isschot por parte del Sr. Archer Harman, Presidente de la Compañía del Ferrocarril del Sur, el 16 del mes pasado, a las 3 p. m. en la estación de Guamote.

Como las injurias de palabra y obra han sido inferidas por un alto empleado de la Compañía del Ferrocarril al Ingeniero de Gobierno, es decir a otro empleado nacional y de la misma categoría que el Sr. Archer Harman, el Sr. Presidente de la República me ha dado instrucciones para protestar, como en efecto protesto, por el violento e injusto atropello perpetrado en la persona del Sr. van Isschot por el referido Sr. Harman, sin perjuicio de las responsabilidades a que diere lugar el atentado cometido.

El Gobierno en guarda de la seguridad de sus empleados nacionales, hace desde hoy responsable a la Compañía del Ferrocarril por los agravios o daños que llegare a ocasionar, cualquier agente suyo al Ingeniero Sr. van Isschot, y dispone, al propio tiempo que la presente comunicación se lleve a conocimiento del Sr. Ministro Americano".

Dios y Libertad,

G. S. CORDOVA.

Resuelto el Gobierno a solucionar en cualquier forma problemas de tanta importancia dirigióse repetidas veces al Congreso y éste poco o nada hizo, limitándose en cierta ocasión a declarar que no era de su incumbencia, sino del Poder Ejecutivo el cumplir y hacer cumplir las Leyes y contratos.

Necesario fué entonces arbitrar un *modus vivendi* entre el Gobierno y la Compañía y para ese objeto se convino en una serie de modificaciones o reformas al contrato primitivo y que citaremos sintéticamente:

LOS CONTRATOS CORDOVA-HARMAN

Mayo 18 de 1903.—Por este contrato la Compañía se obligó a construir puentes de acero en lugar de los de madera y a sustituir las estacadas con obras de mampostería. Además quedó convenido que si las entradas del Ferrocarril no eran suficientes para cubrir los gastos de reparación y explotación de la línea, quedaba el Gobierno relevado de la obligación de cubrir el déficit que sería de cargo de la Compañía.

Junio 20 de 1903.—La Compañía del Ferrocarril se compromete a construir un camino de herradura de Huigra al Tambo para la comunicación con Cuenca,



Dn. GONZALO S. CORDOVA
Ministro de Obras Públicas de 1901 a 1903

debiendo ser cubierto su costo a medias entre el Gobierno y el Ferrocarril, al que se le autoriza a invertir los fondos necesarios con cargo a la cuenta de "Explotación".

Octubre 20 de 1904.—Se establece que el valor de S|| 2'474.964 en Bonos, saldo a que tiene derecho la Compañía, se entregue por dividendos distribuidos en partes iguales entre el número de millas que faltaban por construirse entre Guamote y Quito. Además la Compañía quedó obligada a no ocupar con la línea férrea, las carreteras, caminos y puentes nacionales.

Octubre 22 de 1904.—Se autoriza a la Compañía para modificar la gradiente de la línea entre Bucay y Guamote, pudiendo usarse como máximo el 5 y $\frac{1}{2}\%$ en determinadas millas. En cambio se le obliga a que la línea principal y no un ramal pase por Riobamba. Como garantía del cumplimiento de este contrato, la Compañía se obligó a dejar en poder del Gobierno una parte de Bonos.

Noviembre 18 de 1904.—Dn. Lizardo García, como mediador designado por ambas partes, intervino en este último contrato en que la Compañía se obligaba a trasladar los Talleres de Durán a Riobamba, además a reconstruir la carretera de Guamote al puente de "Los Andes", y a que todos los trenes de pasajeros y carga pasarían en lo sucesivo por Riobamba.

Todos los contratos anteriores, con excepción del último, fueron aprobados por el Congreso.

Respecto de la construcción del Ferrocarril, el General Plaza informó al Congreso de 1903 en los siguientes términos:

Con júbilo os participo que el Ferrocarril del Sur está en tráfico hasta Guamote. El día en que los empresarios extendieron el servicio de la línea hasta el lugar citado, que puede considerarse como el término de los mayores obstáculos que debía ven-

cer ese Cauce del Progreso, fue de antemano señalado y se lo festejó con pomposa solemnidad y grande alborozo. El Gobierno no podía menos que contribuir a ello con entusiasmo y en efecto envió una distinguida comisión con el encargo de levantar la primera voz de patriotismo en esos memorables instantes.

Hoy el trayecto en servicio contiene muchos trabajos y obras provisionales, por cuya razón aún no ha podido ser entregado formalmente por los empresarios al Gobierno. La regla de conducta observada para con la Compañía constructora ha sido pues la tolerancia, la discreción y la condescendencia, a fin de evitar con un procedimiento de tirantés pudiese hacerla fracasar: convenía darla tiempo y aun ayudarla para que, acreditándose, consiguiera allegar los capitales necesarios para llevar a cabo la obra: convenía hacerse cargo de que nuestro prestigio en el extranjero no es muy envidiable ni capaz de que se brindasen inmediatamente los valores que se iban a buscar con él. La conducta observada en este punto ha sido noble al mismo tiempo que provechosa”.

En su último Mensaje a la Legislatura el General Plaza dijo con sobrada justicia:

“Sin colocar en el capítulo del olvido y de la ingratitud los nombres de aquellos que con patriotismo y entusiasta voluntad dieron comienzo a esa labor que los ecuatorianos hemos dado en llamar *redentora*, no me parece inmodesto el reclamar para mi Administración una parte siquiera del honor de la Empresa. Moribunda vino a mis manos: hoy la dejo en estado floreciente”.

En este período presidencial el Ferrocarril inauguró su servicio entre las siguientes Estaciones y en las fechas que se indican:

Huigra	1902	Mayo 2
Sibambe	1902	Agosto 4
Alausí	1902	Setiembre 7
Guamote	1903	Junio 5
Riobamba	1905	Julio 24

DON LIZARDO GARCIA

Setiembre de 1905—Enero de 1906

Inició su periodo presidencial al prestar la respectiva promesa ante el Congreso de 1905. Como Ministro de lo Interior y Obras Públicas designó al mismo Dr. Córdova, y su atención concretó en los primeros días de Gobierno a colaborar con la Legislatura que terminó sus sesiones el 19 de Octubre.

El 1° de Enero de 1906 estalló en Riobamba una nueva revolución, acaudillada por el General Alfaro, la que tuvo repercusión en varias provincias y culminó con la victoria de sus armas en la batalla de Chasquí.

Extraños a emitir opiniones de orden político en esta obra absolutamente histórica, habríamos prescindido de referirnos al breve periodo administrativo del Sr. García, en el que no hubo hecho alguno de importancia que se relacionase con la construcción del Ferrocarril; pero consta de documentos publicados por la prensa que se explotó, en favor de la revuelta, el sentimiento patriótico de Riobamba que violentamente reclamaba en esos días la rectificación de la línea férrea. Se dijo que la petición hecha al Presidente electo, Sr. García, a su paso por Riobamba, no había sido

atendida y que el único gobernante capaz de obligar a la Compañía del Ferrocarril a cumplir con el Decreto Legislativo de Octubre 31 de 1900, era el General Alfaro.

Además, uno de los fundamentos aducidos como justificación del trastorno político y que figura como considerando de una acta popular de pronunciamiento, fué la temeraria acusación que se hizo contra Dn. Lizardo de haber intervenido en un peculado, en combinaciones con el General Plaza, al rededor de la consolidación de la Deuda externa en Londres.

En nuestro capítulo anterior relativo al problema de Riobamba sobre la rectificación de la línea férrea expusimos quien era responsable de esa situación creada: la Compañía del Ferrocarril exclusivamente, y al contrario, el Ministro Córdova, perteneciente a los Gobiernos de Plaza y García fué el primero en romper lanzas contra los Sres. Harman que si nunca se negaron a esa rectificación, pero la postergaron indefinidamente.

Cuanto a la misión desempeñada por el Sr. García en Londres, ella se limitó a terminar la negociación hecha exclusivamente en 1900 por el mismo empresario Harman, bajo instrucciones precisas del General Alfaro que aceptó los lineamientos principales de la consolidación de la deuda, admitiendo como base el 35% para redimir los antiguos bonos de la deuda llamada "colombiana" con los nuevos emitidos por la Compañía del Ferrocarril.

Dn. Archer Harman bajo la presión de sus obligaciones pendientes en el Ecuador para construir el Ferrocarril, no pudo terminar en Londres el canje de los bonos y el rescate de ellos verificó con éxito y remitió a Quito, Dn. Lizardo García, como Comisionado Fiscal ad honorem. Además, intervinieron en este detalle de la consolidación de la deuda antigua del Ecu-

dor los Fideicomisarios, Sres. Glyn Mills, Currie & Co., quienes recibieron instrucciones del Sr. García para invertir un sobrante de fondos que tenía el Gobierno en poder de ellos, en una amortización extraordinaria de Bonos del Ferrocarril, operación atinada y muy conveniente para la Compañía porque en la Bolsa de Londres subieron esos papeles y tuvo gran beneficio el empresario Harman, quien agradeció al Comisionado Fiscal por haberle ayudado a solucionar este problema pendiente en Londres con el Consejo de Tenedores de Bonos.

Finalmente, Dn. Lizardo fué mero intermediario para recibir y entregar en Londres los Bonos Cóncores, emitidos por el Gobierno y destinados a la misma consolidación de la deuda inglesa.

La ofuscación partidarista y la ambición política usaron entonces de recursos vedados por la justicia y reñidos con la verdad, para llamar peculado lo que fué servicio patriótico y gratuito; y así, del agua pura hicieron lodo que afortunadamente, al través del tiempo, no ha manchado la conciencia y reputación impolutas del ex-magistrado que quizá por esta injusta ofensa, eternamente ha cerrado los ojos a la luz de nuestros días.

GENERAL DN. ELOY ALFARO

Segunda Administración—1906-1911

Mientras la República se agitaba en esta nueva turbulencia política, los trabajos del Ferrocarril continuaban, aunque con lentitud, bajo la supervigilancia personal del empresario Harman que en esos días logró vencer las dificultades que ofrecía el paso de la quebrada que se designó con el nombre de la oreja del Diablo y la locomotora pudo llegar a Mocha a mediados de 1906. En Enero del año siguiente pitaba por primera vez el tren de construcción en Ambato.

Fué el 9 de Febrero de 1907, cuando la Compañía perdió a su Gerente y primer Ingeniero Mayor John Harman, quien, víctima de maligna fiebre falleció causando honda consternación al personal de la empresa. En un arrebato de pesar su hermano Dn. Archer decía que sobre ese pedazo de tierra, que en Huigra guarda sus despojos, quisiera que brille más fulgente el sol ecuatorial.

En Junio de 1907, fecha en que según el contrato debía estar terminada la obra en Quito, élla había avanzado solamente a Latacunga, siendo de notar que este progreso obtuvo la Compañía por el apoyo incondicional y efectivo que, como en otros tiempos, le prestó el nuevo Jefe Supremo, General Dn. Eloy Alfaro.

Efectivamente, cuando el Ferrocarril llegó a Ambato, el Gobierno expropió a la Comunidad de PP. de

Santo Domingo un valioso terreno que poseía en los alrededores de la ciudad y lo adjudicó a la Compañía para Estación, talleres, cambios, & &, pues la empresa estaba casi en insolvencia porque los escasos Bonos que recibía del Gobierno por cuenta de los trabajos, tenía que venderlos en el exterior con fuerte descuento a causa de la depreciación que habían sufrido estos papeles por los sucesos políticos de esa época.

La Caja fiscal tenía entonces depositados para remesar a Londres \$ 1'000.000 destinados al servicio de la deuda externa, pero el General Alfaro se los entregó a Harman a condición de no interrumpir los trabajos, quedando a responder ante los Tenedores de Bonos por esta inversión.

Poco tiempo después fué necesario que el General Alfaro prestara a la empresa \$ 400.000 y para el último esfuerzo de la construcción ferroviaria se le facilitaron \$ 200.000 más.

Mientras tanto crecía la tormenta de pasiones y resistencias a la empresa ferroviaria y al Gobierno. Conocemos de esa época una gran serie de artículos publicados en EL COMERCIO, obra de pluma muy diestra y que revela pleno conocimiento del contrato que Harman no lo podía cumplir: era el análisis detallado de todas las obligaciones de la Compañía y de lo efectuado. La campaña de prensa fué formidable para impedir que se concediera la prórroga de plazo que gestionaba la empresa.

Resultado de ese ambiente hostil de la opinión pública fué, indudablemente la actitud que asumió la Convención Nacional de 1906-1907, cuando expidió una Resolución excitando al Ejecutivo para que gestione ante el Cónsul ecuatoriano en New York a fin de que no se volviera a nombrar a Dn. Archer Harman como Presidente del Ferrocarril.



LA LINEA FERREA EN LAS CERCANIAS DE QUITO

Además la misma Asamblea resolvió que se procediera judicialmente contra la Compañía pidiendo la rescisión del contrato y para el efecto nombró como Defensor del Fisco al notable jurista Sr. Dr. Manuel R. Balarezo.

La Intervención Fiscal del Ferrocarril

Creada por el Art. noveno del contrato de 1897, para la revisión y control de las cuentas de la Compañía, tuvo hasta esta época el Gobierno el derecho de nombrar el Interventor Fiscal; pero la Asamblea Nacional, por Decreto de 14 de Octubre de 1907, reservó esta atribución a la Legislatura, y designó entonces para Interventor Fiscal al Sr. Belisario V. Torres.

El primer Arbitraje

Admiración nos causa cómo en situaciones tan difíciles Alfaro y Harman, imperturbables continuaban luchando denodadamente, removiendo todo obstáculo, cueste lo que costare en la obstinación del triunfo para el Ferrocarril.

El procedimiento judicial ordenado por la Convención, desvió el Gobierno, de acuerdo con el contrato de 1897, hacia el Arbitraje y para el efecto designó por su parte al Sr. Dr. César Borja, Ministro de Instrucción Pública y el Presidente de los Estados Unidos nombró a su Ministro Plenipotenciario en Quito Exmo. Sr. William Fox.

Ante este tribunal de Arbitros, con fecha 20 de Junio de 1908, el Defensor del Fisco Dr. Balarezo presentó su **Alegato**, documento jurídico de gran importancia, en el que con serenidad y justicia se exponen los incontrovertibles derechos del Ecuador al rededor

de la negociación ferroviaria y solicitaba la inspección técnica, el avalúo proporcional de la obra y la liquidación general de cuentas entre el Gobierno y la Compañía por falta de ésta en el cumplimiento de sus obligaciones.

Todo esto ocurría cuando la locomotora estaba ya en las cercanías de Quito.

EL 25 DE JUNIO DE 1908

Día de júbilo patriótico había sido éste —y hoy de grata recordación—, cuando el silvato de la primera locomotora rompía el silencio de este hermoso valle que preside el Pichincha y anunciaba como clarín de paz, una nueva época en la Historia del Ecuador.

Refieren las crónicas de la prensa de entonces que a mediados de Junio el infatigable empresario Harman, al frente de sus ingenieros y cuadrillas de operarios completaba la enrielladura de los últimos kilómetros hacia Chimbacalle, trabajando en las noches que fueron de luna, y que muchas familias ascendían al pintoresco Panecillo para tener la complacencia de oír por primera vez las pitadas del tren que acarreaba rieles y durmientes en la sección de San Bartolo.

Fué de oro el último clavo puesto sobre el último riel, y, colocado por una hija del Presidente Alfaro en la mañana del 25 de Junio daba prácticamente término a la construcción de la grandiosa obra. Inmediatamente, cubierto de banderas y palmas entró el primer tren de pasajeros en la Estación de Chimbacalle y en él triunfante arribaba el empresario Dn. Archer Harman. Luego el Presidente de la República, su fa-



GENERAL ALFARO, Mr. HARMAN Y LOS MINISTROS DE ESTADO

EL 25 DE JUNIO DE 1908

milia y los Ministros de Estado hicieron un recorrido hasta Chiriyacu, quedando así inaugurado el servicio ferroviario de Guayaquil a Quito.

Con oportunidad el Intendente de Policía General Dn. Ulpiano Páez había impedido el tráfico de coches y automóviles hacia Chimbacalle para dar paso a la multitud que se agolpaba a conocer al monstruo divino como se dió entonces en llamar a la locomotora.

Después de muchos y patrióticos discursos en la Estación, terminó la ceremonia y la comitiva oficial regresó a la ciudad. Ese día en los salones del Congreso el General Alfaro fué objeto de un homenaje con la entrega de innumerables presentes conmemorativos de este acontecimiento nacional y fué rendido por los representantes de las Municipalidades y diversas Corporaciones de la República.

La Capital estuvo vestida de gala y las campanas de todas las Iglesias repicaron hasta las 10 de la noche, impregnando el ambiente de la ciudad del júbilo y alegría de las fiestas populares mientras pululaba por calles y plazas un numeroso grupo de visitantes forasteros, venidos en su mayor parte de Guayaquil para asistir a la histórica festividad: la primera corriente de turismo que llegaba a Quito cuando no había hoteles suficientes, como se lamentaba un periódico de entonces.

Número principal de los festejos fué un simulacro de batalla que se libró en los alrededores de Quito y en que tomaron parte todas tres armas de la guarnición de esta plaza y el Municipio por su parte, expidió una Ordenanza creando en el barrio de Chimbacalle la Parroquia "Alfaro".

Finalmente, por Decreto Ejecutivo promulgado el 11 de Junio se pusieron en circulación las siguientes estampillas conmemorativas de la fiesta ferroviaria:

Una locomotora	1	centavo
García Moreno	2	„
Eloy Alfaro	5	„
Abelardo Moncayo	10	„
Archer Harman	20	„
James Sivewright	50	„
El Chimborazo	1	Sucre

LIQUIDACION DE CUENTAS

Escanciada la última copa del champagne oficial y arriadas de la ciudad las banderas de la fiesta cívica, se pensó en un arreglo total que defina y solucione situaciones de mucha gravedad que estaban creadas.

En efecto, el Gobierno, bajo su responsabilidad había entregado a la Compañía \$ 1'600.000 como auxilio de emergencia; por su parte élla no tenía como terminar la obra por falta de dinero; pues el primer tren llegó a Quito en fuerza de una increíble improvisación; faltaba material rodante para poner la línea en servicio; las deudas de la empresa en el exterior eran fuertes y apremiantes, y, finalmente los Tenedores de Bonos estaban con tres cupones impagados.

La Compañía sostenía el derecho a la prórroga del plazo por las revoluciones y actos de fuerza mayor que habían retardado los trabajos; que el Gobierno no había pagado el valor de fletes y pasajes oficiales, con lo que se le había privado de su capital de trabajo, & &.

Sometidos los puntos en reclamo a una conferencia preliminar entre el Presidente de la República y el del Ferrocarril, se resolvió prescindir del Arbitraje y llegar a un arreglo directo mediante una transacción tripartita en que debía intervenir también un representante de los acreedores extranjeros, y élla finalizó con éxito como veremos en el capítulo siguiente.

EL CONTRATO DE TRANSACCION

En Setiembre de 1908, el Ministro de OO. PP. Dr. Alejandro Reyes Villareal, en representación del Gobierno; Dn. Archer Harman como Presidente de la Compañía del Ferrocarril y Mr. James Cooper como mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros, suscribieron un contrato *ad referendum* en que se estipulaba:

a) Los Tenedores de Bonos admitían una reducción de intereses del 6% al 5% en los Bonos comunes, que por amortización hecha hasta entonces, de . . . S|| 12'282.000, quedaban reducidos a S|| 10'808.000.

b) El primer cupón del año 1907 lo entregaban gratuitamente al Gobierno y por los correspondientes a 1908 debían recibir los Certificados de la Sal, emitidos por la Nación y que ganarían el 4% de intereses y tendrían el 4% de amortización.

c) Los Tenedores de Bonos permitían la emisión de nuevos Bonos, bajo la garantía de una hipoteca preferente sobre el Ferrocarril y las entradas de Aduana del Ecuador.

d) La Compañía quedaba autorizada a emitir . . . S|| 2'486.000 en los llamados Bonos de Preferencia, que levantarían los fondos necesarios para concluir el Ferrocarril, comprar material rodante, pagar las obligaciones pendientes y retirar un saldo de los Bonos de la serie especial que estaba por arreglarse, todo de conformidad con una especificación de estas inversiones.

EL CONGRESO DE 1908

El Gobierno sujetó al examen y aprobación de esta Legislatura el contrato de transacción que se había suscrito y no obstante significar una reforma trascendental a los contratos anteriores, hubo Senador que pidiera que esta transacción se la apruebe mediante una simple Resolución del Congreso reunido en Cámaras, pero se acordó dictar una ley para que en tres discusiones se estudie tan arduo problema.

El Senado designó una Comisión especial compuesta de Dn. Carlos Freile Zaldumbide, Dn. Luis Adriano Dillon y Dr. José Mora López para que presentara un informe sobre el proyecto.

Abierta la discusión de problemas tan complejos como los que entraña y resuelve el llamado Contrato de transacción, tuvo la oposición vibrante, razonada e irrefutable del Senador por Manabí, Dn. J. Federico Intriago, quien manifestó con lógica y pleno conocimiento del asunto que eran concesiones demasiado onerosas para el Ecuador las que se hacían en el contrato. Los defensores de él invocaban razones de equidad y justicia en favor de la Compañía que estaba arruinada y que para bien del país mismo, era necesario levantarla de la postración económica en que se hallaba mediante un nuevo empréstito para que concluya el Ferrocarril. Además se argumentaba que la rebaja del tipo de interés que habían concedido los acreedores permitía el que se contraiga un nuevo empréstito sin gravamen alguno para la Nación, porque no necesitaba sino la misma suma anual para el servicio de intereses y amortización. A esto replicaba el Senador Intriago que como el Gobierno debía garantizar la nueva emisión de Bonos, será la Nación en de-

finitiva la que se cargue con esta otra deuda del Ferrocarril.

A fin de moderar las atribuciones y prerrogativas del empresario Harman en el Directorio de la Compañía, propuso el mismo Sr. Intriago un equilibrio de representación en esta forma: 3 Directores nombrados por el Gobierno, 3 por la Compañía y 3 por los Tenedores de Bonos.

Las sugerencias y oposición del Senador por Manabí no tuvieron éxito en el Senado y votaron con él únicamente cinco representantes.

La operación financiera del contrato de transacción fué planteada en forma seductora y admirable y se traduce en estas cifras:

Para el 6% de interés y el 1% de amortización sobre la primera emisión de S|| 12'282.000, necesitaba el Gobierno anualmente S|| 859.790.

Según el contrato de transacción: para el servicio de S|| 10'808.000 (valor a que quedó reducido por amortizaciones anteriores) al 5% de interés y 1% de amortización S|| 648.480

Para atender la nueva emisión de S|| 2'486.000 de Bonos de preferencia, al 6% de interés y 2 1/2 de amortización 211.310

Suma igual a la anterior ... S|| 859.790

Es verdad matemática de que para el servicio de la deuda con la nueva combinación no había recargo para el Fisco ecuatoriano, pero no se advertía que el capital garantizado por el Gobierno aumentaba en estas proporciones:

En 1908 los Bonos comunes importaban S	10.808.000
Más los Bonos de Preferencia	2.486.000
Más los Certificados de la sal	1.075.000
	<hr/>
Total S	14.369.000

Al través de 25 años, vemos que las predicciones del Sr. Intriago se han cumplido, pues el Gobierno, como garante de los Bonos de Preferencia los ha pagado totalmente, sin que los representantes de los Tenedores de Bonos reconozcan los derechos que por esta operación ha adquirido el Ecuador, asunto del que hemos tratado extensamente en varios Informes de la Intervención Fiscal del Ferrocarril.

La ventaja importantísima del contrato de transacción es el haber exonerado al Gobierno de la garantía en el Stock Preferido, sueño dorado del empresario Harman y sus asociados, por el interés acumulativo de 7% asegurado en el contrato primitivo, pues este Stock quedó para ser atendido con el 51% del Stock común, es decir que lo garantizaba el mismo Harman y Compañía, que perdieron el derecho con que en lo futuro podían los constructores del Ferrocarril hacerlo definitivamente suyo.

UN CABO SUELTO

La denuncia del Dr. Estupiñán

Aunque el Contrato de transacción decía textualmente que "el Gobierno renuncia a todo reclamo de lo que le adeuda la Compañía hasta la fecha", no se especificaron detalladamente los préstamos hechos por el General Alfaro, a los que hicimos referencia en las

páginas anteriores y que quedaban cancelados por este nuevo arreglo.

Por este motivo se creyó que la Compañía del Ferrocarril estaba obligada a devolver los \$ 600.000 que empleó para que llegara la locomotora a Chimbacalle y el General Alfaro, en mensaje especial al Congreso de 1910 manifestó que aunque, en su concepto, de esta deuda está exonerada ya la Compañía en virtud del contrato de transacción, por razones de delicadeza ha reclamado el pago a Mr. Harman, quien aceptó condicionalmente, en el sentido de que el Ferrocarril le entregaría al Gobierno los \$ 600.000, siempre que éste se comprometiera a gestionar y obtener de la próxima Legislatura el que se derogue el Art. 2º del Decreto Legislativo de 1908 que perjudicaba gravemente a los Tenedores del Stock Preferido, al eliminar la garantía del Gobierno.

Por su parte el General Alfaro aceptó también en principio la modificación por razones de equidad y justicia y recomendó al Congreso la aprobación de otro contrato celebrado ad referendum sobre este importante asunto. El Congreso no aceptó el hacer revivir nuevamente la garantía del Estado sobre el Stock Preferido, defendido hasta última hora y en toda oportunidad por el experto financista Harman y las cosas quedaron como antes, es decir que los \$ 600.000 quedaron englobados en la condonación total que en el contrato de transacción de 1908 se hizo a favor de la Compañía de todo lo que adeudaba al Gobierno hasta entonces.

Se creería terminado este asunto, pero es curioso que al travez de 11 años resucitara él y tenemos que referirnos al curso que tomó, haciendo un paréntesis histórico al plan que nos hemos trazado, adelantándonos a épocas posteriores.

El Sr. Dr. José Justiniano Estupiñán denunció al Congreso de 1921 que había descubierto que el General Alfaro le había prestado a la Compañía del Ferrocarril en el año 1909 la cantidad de \$ 600.000 que no los había devuelto todavía, y solicitaba una remuneración por su trabajo.

El Congreso aceptó la denuncia y expidió un Acuerdo por el que se le autorizaba al Gobierno a pagar el 2% sobre la cantidad que recaudare por este concepto de la Compañía del Ferrocarril, para lo que se le debía nombrar a dicho Doctor como Personero y Defensor del Fisco. Este Acuerdo Legislativo fué al Consejo de Estado para su dictamen y el Vocal de esta Corporación Sr. Dr. J. M. Velasco Ibarra, opinó honradamente, que tal Acuerdo no es una Ley, por no haberse dado las tres discusiones que prescribe la Constitución y que de consiguiente no puede obligar al Ejecutivo, por lo que el Gobierno lo objetó .

En la Asamblea de 1928 se presentó nuevamente la petición de los herederos del Dr. Estupiñán y élla volvió a expedir, con fecha 21 de Junio de 1929, una Resolución en que se autorizó al Poder Ejecutivo para que "tomando en consideración la labor jurídica del citado Dr., en defensa de los intereses nacionales, remunerare a los peticionarios con la suma que correspondiere".

LA ENTREGA DE LA OBRA

De acuerdo con el contrato de transacción de 1908, la Compañía se obligó a entregar totalmente terminado el Ferrocarril dentro de dos años, y así fué como, en Diciembre de 1910 Mr. Harman notificó al Presidente Alfaro que la obra estaba concluida.

Para el examen técnico indispensable, el Gobierno nombró en Comisión especial al Director General de OO. PP., el Ingeniero Dn. Federico Páez y a Dn. Manuel A. Navarro, recientemente graduado en Ingeniería en el "Massachusetts Institute of Technology".

El 7 de Marzo de 1911 los citados Ingenieros presentaron al Gobierno un Informe detallado y técnicamente irrefutable respecto del Ferrocarril desde Guayaquil a Quito, examinando comparativamente las obligaciones impuestas por los varios contratos y el cumplimiento que a ellas se había dado en la construcción. El Informe fué desfavorable para la empresa, y en la parte resolutive decía:

"De lo anteriormente expuesto, deducimos, que "The Guayaquil and Quito Railway Company", no ha cumplido con TODAS las estipulaciones constantes de dichos contratos que con el Gobierno del Ecuador ha celebrado, y que por lo tanto, salvo el más acertado parecer del Sr. Ministro, opinamos que NO SE PUEDE recibir la línea, como lo solicita el Sr. Archer Harman, Presidente de "The Guayaquil and Quito Railway Company".

(f.) Federico Páez (f.) M. A. Navarro

El Presidente de la Compañía contestó inmediatamente al Informe de los Comisionados, a quienes trató duramente al decir que:

"Eran jóvenes ingenieros que no tenían la experiencia y conocimientos necesarios para el desempeño del cargo y que sus comentarios han sido preparados con el propósito de dar al Gobierno un pretexto para evadirse del pago de sus justas obligaciones".

Esta respuesta de Mr. Harman mortificó al Gobierno y el Ministro de OO. PP. Sr. Dr. Rafael Aguilar replicó en estos altivos y patrióticos términos:

"Libre está 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, o de perjudicar en algo a los intereses que Ud. representa. RECHAZO pues, con la dignidad propia del alto Ministerio que ejerzo, esas gratuitas y avanzadas inculpaciones".

El General Alfaro reconoció la importancia del discutido Informe de los Sres. Páez y Navarro y resolvió someterlo al examen y resolución de la Legislatura, presentándolo en su último Mensaje relativo al "Ferrocarril Trasandino".

Finalmente, el período presidencial del General Alfaro debía terminar el 31 de Agosto, pero los sucesos políticos del día 11 dieron como resultado el que presentara su renuncia ante el Congreso el 14, renuncia que fué aceptada.

DON EMILIO ESTRADA

Setiembre 1°—Diciembre 21 de 1911

A los pocos días de haberse posesionado como primer Magistrado de la República, presentó al Congreso su primer y único Mensaje especial relacionado con el palpitante problema del Ferrocarril del Sur, el que agitaba hondamente la conciencia nacional y repercutía en los órganos de la prensa diaria.

El Presidente Estrada había comprometido su palabra en el sentido de solucionar decorosa y ventajosamente para la Nación el conflicto planteado nuevamente con los empresarios americanos. Pidió al primer Poder de la República que lo asesore, inspirándose en sentimientos de estricta justicia, en conformidad con nuestro sistema republicano; pidió la acción conjunta de todos los Poderes Públicos en la gestión y defensa de los grandes intereses nacionales.

Después de exponer toda la historia de la construcción del Ferrocarril, con sus innumerables incidentes y dificultades, las exigencias y pretensiones de la

Compañía, solicitó del Congreso que estudie y resuelva lo más acertado acerca de las nuevas dificultades surgidas a propósito de la recepción de la obra ferroviaria. Para el objeto remitió el Informe de los Sres. Páez y Navarro calificándolos como "muy recomendables por los conocimientos técnicos que en él revelan y por la correcta apreciación que hacen de la obra". El Congreso de 1911, penetrado de la importancia que revestía esta cuestión que significaba entonces el principal problema de la República, lo encomendó al estudio de una selecta Comisión compuesta de los siguientes legisladores: Dr. Victor Manuel Peñaherrera, Dn. J. Federico Intriago, Dr. José María Ayora, Dr. Agustín Cueva, Coronel Dn. Nicolás F. López, Dr. Francisco Andrade Marín y Dr. Roberto Posso.

Pocos días después la Comisión Legislativa presentó el siguiente Informe, documento de alta valía dentro de la Historia del Ferrocarril del Sur y que lo reproducimos como la más elocuente demostración de los problemas planteados entonces entre la Nación y la "Guayaquil and Quito Railway Company".

INFORME DE LA COMISION ENCARGADA POR EL CONGRESO DE 1911 PARA ESTUDIAR LOS PROBLEMAS RELACIONADOS CON EL FERROCARRIL DEL SUR

"Señor Presidente.— La Comisión especial encargada de estudiar los importantes problemas relacionados con el Ferrocarril del Sur, divide su informe en tres partes concretando la primera a la cuestión jurídica del incumplimiento de las obligaciones de la Compañía en lo relativo a la conclusión y entrega de la línea férrea y sus accesorios; la segunda, a las cuentas del ferrocarril y la tercera a las medidas que considera apropiadas para el mejoramiento de la administración en lo venidero.

1º El tres de Diciembre de mil novecientos diez, es decir, después de vencido, no sólo el plazo primitivo, sino aún el de dos años que se fijó en la escritura de transacción del 30 de Setiembre de 1908, la Compañía notificó al Gobierno que la obra estaba terminada, y le pidió que procediera a recibirla en la forma que estimare conveniente.

En cuanto a la forma de recepción, nada se había determinado en los contratos; y el Gobierno, con el fin de conocer si los trabajos se habían ejecutado con arreglo a las respectivas estipulaciones, designó dos Ingenieros para que, después de un prolijo estudio, le emitieran el correspondiente informe.

Procedióse a la diligencia y el informe resultó adverso a los intereses de la Compañía; pues manifestó que había notables discrepancias entre lo hecho y lo que, según los contratos, debía hacerse; que varios trabajos aún no se practicaban y otros estaban inconclusos; y, en suma, que la Compañía empresaria no había cumplido todas las estipulaciones constantes de los distintos contratos celebrados con el Gobierno.

El representante de la Compañía rechazó con dureza el informe, permitiéndose expresiones ofensivas a los Ingenieros comisionados; alegó que el Gobierno tampoco había cumplido las obligaciones que la transacción le impusiera; y acompañó otro informe, expedido por su Ingeniero señor Bond, encaminado a refutar las observaciones de los peritos del Gobierno, aunque no sin confesar que ciertas obras estaban inconclusas o requerían reformas o reparaciones; siendo de advertir que, según él con respecto a muchos reparos de los ingenieros señores Páez y Navarro, sirve de respuesta la observación de haberse ejecutado las obras respectivas, de acuerdo o con aprobación del Ingeniero del Gobierno.

Resulta de todo lo expuesto, que hay en esta materia graves y complicadas cuestiones, de hecho y de derecho, las cuales, según lo estipulado, deben ser falladas por árbitros.

Absteniéndonos, por lo mismo, de dilucidar ahora estas cuestiones y convencidos íntimamente de que a la Nación le asiste la justicia, opinamos que la Cámara debe expedir una resolución en que se ordene que el Defensor de la Nación, de acuerdo con el Ministro de Obras Públicas, promueva, cuanto antes, la organización del Tribunal Arbitral y propongo la correspondiente demanda, en que se hagan valer todos los derechos que a la Nación corresponden en el estado actual de las cosas.

Por palmaria que sea la verdad de los hechos y de las con-

clusiones jurídicas, desde que hay contradicción de partes, sólo a los jueces toca declararla. Ellos dirán, en el caso de que tratamos, si el ferrocarril ha llegado realmente a Quito; si lo hecho en Chimbacalle es la estación que debía constituirse en la Capital de la República; si la línea principal del ferrocarril pasa por Riobamba, con arreglo al tenor y espíritu del contrato de 1900; si los puentes, acueductos, estaciones, taludes, material fijo y rodante, conexión entre Durán y Guayaquil, etc., etc., están estrictamente ajustados a las respectivas estipulaciones; si la obra de que tratamos es un ferrocarril de primera clase, en el sentido natural de estas palabras (ya que no tengan una aceptación técnica) o si ellas, consignadas en el contrato, no tienen significación ni valor alguno; si en fin la Compañía ha cumplido todas sus obligaciones.

Y ante los mismos árbitros podrá hacer también valer la Compañía las reclamaciones a que se crea con derecho; en la inteligencia de que la Nación Ecuatoriana no ha pensado jamás eludir las obligaciones que la gravan, por onerosas que ellas fuesen.

Todo lo cual se entiende sin perjuicio de que, si se presenta la oportunidad de una combinación que se estime aceptable, se la pueda ajustar ad-referendum, para someterla a la aprobación de la Legislatura.

2º Con respecto a las cuentas del Ferrocarril, el informe del Interventor Fiscal y los demás datos que hemos procurado obtener, arguyen irregularidades y abusos que no pueden pasar desapercibidos, y vuelven necesaria la correspondiente reclamación.

Creemos, por ejemplo, inadmisibles la intervención que se le ha dado en los transportes, a una Compañía extraña denominada "Express Company", la cual, con tal pretexto, ha tomado para sí la cantidad de \$ 68.157,40, o sea mucho más de la mitad de la producción obtenida en el año que es de \$ 113.595,15. Debe, por lo mismo, rechazarse esa partida.

Por otra parte, los gastos de explotación no se han ceñido a lo dispuesto por los artículos 80, del contrato de 1897 y 90, de 1898. A este respecto, consideramos conveniente copiar los siguientes párrafos del Informe del Interventor:

"Como complemento para el estudio de la Cuenta de Ingresos y Egresos, he formulado varios cuadros con especificación de los sueldos que han ganado los empleados de las principales secciones, omitiendo las cuentas de estaciones, telégrafos,

talleres y cuadrillas, pues sólo me he limitado a las principales para que el Señor Ministro conozca el monto de estas inversiones.

Los cuadros contienen lo gastado por sueldo de empleados de las Oficinas siguientes:

Nº 23	Oficina del Presidente	\$ 28.015,00
	Oficina del Vicepresidente	8.128,80
Nº 24	Departamento médico	6.802,75
	Departamento abogado	15.940,00
Nº 25	Superintendencia	16.775,75
Nº 26	Gerencia	16.283,86
	Tesorería	6.277,45
Nº 27	Contabilidad	30.166,22
Nº 28	Oficina de Reclamos	2.370,20
Nº 29	Oficina de Despacho	11.561,15
Nº 30	Conductores	50.787,75
Nº 31	Maquinistas	57.886,95
Nº 32	Vapor "Colón"	6.886,15
	Vapor "Saranac"	3.952,90

Es el momento oportuno para reclamar de todo gasto que no esté estipulado en los contratos del ferrocarril, donde está especificado lo que se entiende por gastos de explotación".

Hasta aquí el Interventor. A más de esto, figuran en la cuenta, como gastos de explotación, muchos que son personales de los empleados de la Compañía, viajes de estos dentro y fuera de la República, el carbón gastado en el "Yate-Cavaliéri", de propiedad y uso personal de Mr. Harman, etc.

Y al tratar de la cuenta especial de este señor, dice el Interventor del ferrocarril lo siguiente:

"Comenzó ésta cuenta con saldo acreedor de \$ 246.738,56. El Balance al 31 de Diciembre es sólo de \$ 81.045,19. A esta cuenta se abona todos los meses, la suma de \$ 1.000 oro al cambio respectivo por su sueldo como Presidente de la Compañía; y además los intereses correspondientes al saldo que la Compañía le adeuda, todo lo que vale \$ 3.400 más o menos.

"A más de estas sumas, la Compañía ha pagado casa, servicio particular y ha atendido a todos los gastos personales del señor Harman.

"En los cuadros que presenté en 1.908, consta que la Oficina del Presidente atendió al pago de sirvientes, cocinero, y varios

otros empleados del Sr. Harman; en el cuadro de comprobantes, los gastos personales del Sr. Harman en los meses de Setiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre, costaron a la Compañía la cantidad de \$ 19.262,60.

"Desde que el señor Norton se ha encargado de la administración, los gastos del Señor Harman, se han cargado en su cuenta particular".

En el capítulo de intereses y descuentos, se dice a propósito del mismo señor Harman: "En mis informes anteriores, he llamado la atención sobre el sistema incorrecto de abonar cada mes el señor Harman, en su cuenta corriente, los intereses sobre el saldo mensual, establecido así una capitalización, que nuestras leyes rechazan".

Se manifiesta, además, que figuran en la cuenta como gastos de explotación, intereses de Capitales que la Compañía estaba obligada a proporcionar por su cuenta, para la obra del Ferrocarril.

En orden a la tarifa, se han hecho rebajas, concesiones y preferencias, que han dado lugar a monopolios odiosos, con grave perjuicio, no sólo de los intereses fiscales, sino también del comercio en general.

Por la cláusula 22 del Contrato de Transacción se condenó a la Compañía lo que adeudaba al Gobierno; pero como entonces existían créditos recíprocos que, por el Ministerio de la Ley, debían compensarse, es evidente que el espíritu de esa disposición es el de renunciar en favor de la Compañía el saldo deudor que ésta tenía en favor del Gobierno. Mas, no se ha interpretado así esa cláusula; y la Compañía ha pretendido que se tengan como subsistentes todos sus créditos y como extinguidos todos los de la Nación; resultando de allí, para ésta, un perjuicio de más de un millón de sures, según lo indica el Informe a que nos referimos.

Por las consideraciones expuestas, opinamos que el Defensor del Fisco, así mismo de acuerdo con el Ministro de Obras Públicas y previo un detenido estudio, debe glosar la cuenta en orden a la legalidad o ilegalidad de las partidas, y plantear la reclamación correspondiente por todo aquello en que se haya perjudicado o se pretenda perjudicar a la Nación.

3º Las circunstancias actuales del País hacen esperar una honrada y correcta administración; y para que ésta cuente con bases ciertas y seguras, en la concierne al complicado negocio del Ferrocarril, nos permitimos indicar.

1º Que de un modo preferente se arbitren los fondos necesarios para el pago de lo que la Nación adeuda por razón de cupones vencidos, autorizando al Ejecutivo para que, si fuere necesario, contrate un empréstito con ese objeto, y que se asegure la puntualidad de ese servicio en lo sucesivo.

2º Que se constituya un agente en New Jersey City, a fin de que pueda suministrar al Gobierno las informaciones necesarias en todo lo relacionado con el negocio del Ferrocarril.

3º Que el Gobierno exija la nómina exacta de los accionistas registrados, desde que se constituyó la Compañía, hasta Setiembre 1º de 1911, en la Oficina principal de la **Guayaquil and Quito Railway Company**, en Jersey City, distrito de New York, incluyéndose así los del Stock preferido como los del común;

5º Que se acuerde con la Compañía el personal de empleados y los sueldos correspondientes, procurando la posible economía, exigiendo que entre los primeros figuren el número de ecuatorianos que determinan los contratos;

6º Que se excluyan de los gastos de explotación aquellos que conciernen a la organización y gobierno de la Compañía; como el de sus oficinas en E. F. U. U. e Inglaterra, los de la defensa judicial o extrajudicial de sus intereses, de su Contabilidad y en general todos aquellos que no estén estrictamente comprendidos en lo dispuesto por la cláusula 8ª del contrato de 1897 y la 9ª de 1898;

7º Que se impida la intervención de personas jurídicas o naturales que, como la Express Co. y la Inca Co. no pueden mezclarse en los actos que conciernen a la Compañía del Ferrocarril, relativamente a las obligaciones que esta tiene con la República;

8º Que se regularicen la tarifa y conducciones del transporte procurando la posible rebaja, y evitando, a todo trance, preferencias y concesiones, y en general toda alteración que no fuere acordada con el Gobierno, así como el que se aludan las responsabilidades que la ley impone al portador;

No debe descuidarse, a este respecto, de obtener que los materiales de ferrocarriles para cualquiera otra Compañía se incluyan en la séptima clase;

9º Que se determinen con precisión las atribuciones del Interventor Fiscal y del Inspector de viajes y los medios legales que pueden emplear para el satisfactorio desempeño de su cargo;

10. Que el Gobierno exija a la Compañía que presente al Interventor las planillas originales de todas las compras de materiales, carbón etc., hechas para la explotación, y que se le

prohíba, en lo absoluto la inversión de los rendimientos en otros objetos que los determinados en los contratos primitivos, sin previa aprobación del Gobierno, y

11. Que el Gobierno gestione para la absoluta eliminación de Mr. Archer Harman de la administración del ferrocarril y sus dependencias.

Tal es, Señor Presidente, el informe que, sin el tiempo indispensable para el estudio más amplio y minucioso que habríamos querido hacer en tan complicados asuntos, sometemos a la ilustrada consideración de la H. Cámara acompañado de los correspondientes proyectos.

Quito, Setiembre 30 de 1911.

V. M. Peñaherrera.— J. F. Intriago.— Jorge N. Sevilla— José María Ayora.— Francisco Andrade Marín.— Agustín Cueva.— Nicolás F. López.— Roberto Posso.

Es copia.— El Oficial Mayor,

Luis A. Larenas

Discutido en Congreso Pleno este Informe, dijo el eminente ambateño Dr. Juan Benigno Vela estas palabras que encontramos en el Diario de debates:

“Con toda mi alma aplaudo a las personas inteligentes que por fin han puesto el dedo en la llaga. Felicítoles, pues, por tan luminoso Informe y felicito a la Nación por los proficuos resultados que de este documento se desprenderán”.

Luego el Dr. Víctor M. Peñaherrera agradeció en nombre de la Comisión las expresiones del Dr. Vela y, con el apoyo de muchos legisladores propuso la siguiente honrosísima moción, aprobada por unanimidad:

“El Congreso Nacional tributa un voto de aplauso a los Ingenieros nacionales, Sres. Federico Páez y Manuel A. Navarro, quienes con un patriótico informe en orden al Ferrocarril del Sur, salieron por los intereses nacionales, en momentos de prue-

ba para la dignidad personal, arrojando sobre sí toda la tempestad de las prevenciones de que fueron víctimas”.

Aprobado el Informe de la Comisión legislativa, el Congreso expidió la siguiente

RESOLUCION

Art. 1º—El Defensor del Fisco, de acuerdo con el Ministro de OO. PP. promoverá cuanto antes la organización del Tribunal Arbitral, y deducirá la demanda correspondiente, haciendo valer todos los derechos de la Nación que no hayan sido debidamente respetados por la Compañía del Ferrocarril, sin perjuicio de que puedan establecerse las bases de una buena combinación que de manera extrajudicial ponga término a las diferencias y someter a la Legislatura.

Art. 2º—El Defensor del Fisco, también de acuerdo con el Ministro de OO. PP., glosará las cuentas del Ferrocarril en orden a la legalidad o ilegalidad de las partidas y hará valer las reclamaciones correspondientes por todo aquello en que hubieren sido perjudicados los legítimos intereses de la Nación.

Art. 3º—El Informe de la Comisión se transcribirá al Poder Ejecutivo, lo mismo que la presente Resolución, para su conocimiento y para que lleve a efecto todo aquello que a él le concierne, según el Informe.

Dado, en Quito, a 3 de Octubre de 1911.

El Presidente,

Carlos Freile Zaldumbide

El Secretario,

Enrique Bustamante L.

LA GRAN TRAGEDIA

Caído en desgracia el General Alfaro y colocado al margen de la nueva situación política dominada por sus adversarios, nada pudo hacer en favor de Dn. Archer Harman, quien parece que abandonó momentáneamente la defensa de sus valiosos intereses en el Ecuador y marchó a los Estados Unidos, posiblemente en tentativa de obtener una intervención diplomática del Gobierno de Washington, como amenazó hacer en otras ocasiones.

Dn. Archer Harman, hombre de sport que diariamente practicaba la cultura física, en la mañana del 8 de Octubre de 1911, paseaba por los bellos alrededores de Hot Springs del Estado de Virginia en Norte América, gineteando su brioso caballo —al que dicen le llamaba “Ecuador”— cuando fué violentamente arrojado a tierra y falleció de manera instantánea. Este fué el fin trágico e inesperado de este hombre de extraordinario dinamismo y de admirable talento y energía para acometer vastas empresas industriales y financieras y cuyo nombre figura en muchas páginas de la Historia contemporánea del Ecuador por haber sido el esforzado empresario y constructor de su principal obra pública.

La nota necrológica en homenaje a Dn. Archer Harman ¡quien creyera! la escribió el mismo General Alfaro —su aliado en la lucha y en la gloria de la campaña ferrocarrilera— cuando trazó estas sentidas palabras:

“Declaro que sin el auxilio personal de Don Archer Harman, jamás habría podido realizar la Obra del Ferrocarril Trasandino del Ecuador, como al fin se realizó, venciendo dificultades casi increíbles.

“Estoy seguro de que, cuando los habitantes del Ecuador se

convenzan del honrado proceder observado por Don Archer Harman, en la obra del Ferrocarril, como homenaje de gratitud le elevarán una hermosa estatua en una de las cumbres de los Andes, en la vía férrea, que eternice a la vista del viajero, los esfuerzos de un hombre digno de ese recuerdo y del pueblo agraciado que la erigiere”.

“Termino significando mi profundo pesar por la pérdida en esta vida del excelente amigo y buen obrero auxiliar del progreso material y apoyo moral del Ecuador, rogando al Todopoderoso prodigue su mirada de misericordia en favor del Espíritu del que fué Archer Harman. Por mi parte, honra a su memoria”.

El 21 de Diciembre del mismo año la República se conmovió, como presintiendo un cataclismo social y político, cuando por todos sus ámbitos corrió la infausta nueva de la muerte del notable estadista guayaquileño, Sr. Dn. Emilio Estrada, Presidente de la República.

Sobre su sepulcro cubierto por la bandera de la Patria flameó también el sangriento estandarte de una nueva revolución que pondría de duelo a la Patria. El General Montero se proclamó en esos días como Jefe Supremo en Guayaquil y así lanzó un reto al Régimen constitucional representado por Dn. Carlos Freile Zaldumbide, como Presidente del Senado, Encargado del Ejecutivo.

La tea incendiaria de la guerra civil paseó sus flámulas siniestras por el territorio nacional y el Ferrocarril del Sur recibió entonces su bautismo de fuego y de sangre. El General Montero tenía a su disposición 6 locomotoras y muchos carros, que habían estado en la estación de Durán, y sirvieron para el transporte de tropas y material bélico hasta Alausí, que era el límite de la zona que tuvo bajo su control militar.

El Gobierno de Quito puso al frente del Ejército constitucional a los Generales Plaza y Andrade, quienes tenían también a sus órdenes un equipo rodante

—el que se hallaba en las estaciones de la sierra— también suficiente para la movilización de tropas de línea e innumerables voluntarios que se aprestaron para la lucha y la matanza. Carbón de piedra para las locomotoras no tenían los trenes que partían desde Quito y en la desesperación de la marcha quemaban durmientes y así avanzaron hasta la fatídica hoya del Chanchán.

Una mañana de Enero de 1912, en el valle tranquilo y solitario de Huigra, donde antes no habían repercutido sino las detonaciones de la dinamita descuajando las rocas milenarias para dar paso a la locomotora, se oyeron los truenos de la artillería, el reventar de los fusiles y los alaridos de la guerra en el duelo fratricida. Luego en Naranjito, y después en Yaguachi —la histórica parroquia donde en tiempos pretéritos se dió la primera palada para la construcción del Ferrocarril— entraron los trenes blindados, erizados de metrallas y cañones. El Ferrocarril, invención de progreso y cultura, símbolo de civilización, vehículo portador de paz y de riqueza, se transformó por la pasión humana en máquina infernal, heraldo de destrucción y de muerte que seguramente estremeció a los manes de García Moreno y de sus ingenieros.

En campos contarios presidían la gran tragedia, precisamente los dos Mandatarios bajo cuya administración se construyó el Ferrocarril: Alfaro y Plaza. Los dramas de la política tienen siempre estos contrastes y coincidencias misteriosas. Huigra, Naranjito y Yaguachi, campos teñidos con sagre hermana, son testigos de las crueldades de la guerra y del valor ecuatoriano.

Vencidos en la batalla los revolucionarios replegaron a Guayaquil, donde después de negociaciones pacifistas fracasadas, sacrificaron las turbas enfurecidas

al General Montero. El General Alfaro y sus compañeros fueron traídos a Quito y, otra vez el Ferrocarril del Sur, supremo ideal de las aspiraciones administrativas del Viejo luchador, tenía que intervenir como instrumento fatal de la tragedia.

Al pasar por las diversas estaciones del tránsito, no fué esa vez el tren presidencial sobre el que caían las coronas del triunfo y las rosas de la gratitud nacional, como en otros tiempos, sino sobre el convoy de los prisioneros cayeron los guijarros de la venganza, del odio y la ingratitud. En 1907 el General Alfaro agotó todo esfuerzo para que la locomotora llegara cuanto antes a Quito, y en Enero de 1912 pedía y suplicaba que demore, que espere.

.....
.....
.....
.....

Cerraremos este lúgubre capítulo con la transcripción del siguiente documento que servirá para el juicio histórico de las responsabilidades en los crímenes del 28 de Enero de 1912, documento que lo hemos encontrado en los archivos del Gobierno:

Ministerio de lo Interior.
Sección de Gobierno.

Quito, a 27 de Enero de 1912.

Señor

CONDUCTOR DE TRENES,

Ayer hice a Ud. con dirección a Tambillo el siguiente telegrama, que ratifico:

"Por disposición del Sr. Encargado del Poder Ejecutivo, Ud. ordenará al Conductor del tren que viene con los prisioneros que éste se mantenga en Turubamba, en el cambio de la línea, hasta

que reciba orden expresa del Sr. Ministro de Guerra para que avancen a esta Capital; pues dichos prisioneros llevan peligro de ser victimados por el pueblo y Ud. será responsable por descuido u omisión en el cumplimiento de esta orden. Acúseme Ud. recibo inmediatamente. } Ratifico.—Ministro de Gobierno.—**Octavio Díaz**".

Dios y Libertad,

(f.) **Octavio Díaz.**

.....
.....

La Compañía del Ferrocarril sufrió graves pérdidas en su material rodante por destrucción de algunas locomotoras y carros y por la paralización del tráfico durante treinta días, daños y perjuicios que reclamó al Gobierno y que ascendían a la suma de \$ 807.774,50 valor impagado que aún figura en el Activo de los Balances del Ferrocarril bajo el título de "Deuda antigua del Gobierno", la que repetidamente hemos solicitado sea eliminada en un arreglo de cuentas con el Estado, pues esta partida representa sólo, el trágico recuerdo de esos luctuosos tiempos.

GRAL. DON LEONIDAS PLAZA GUTIERREZ

Segunda Administración.—1912—1916

La prolongada y cruenta revolución de Esmeraldas preocupó intensamente al Gobierno presidido nuevamente por el General Plaza, élla agotó los recursos de la caja fiscal y la familia ecuatoriana sufrió la pérdida de innumerables ciudadanos sacrificados en la más bárbara de nuestras luchas intestinas.

Las controversias pendientes entre la Nación y la Compañía del Ferrocarril estaban, de consiguiente, suspensas hasta que el enérgico e inteligente Ministro de OO. PP. de esta época, Sr. Dr. Modesto A. Peñaherrera, inició gestiones ante el nuevo Presidente de la empresa Sr. H. Norton, tendientes a la organización del Tribunal de Arbitraje, fórmula preconizada por la misma Legislatura para llegar a poner término en tan odiosa situación.

Como resultado de diversas conferencias se obtuvo que el primer Magistrado de los Estados Unidos, Mr. Taft, designara por su parte, como Arbitro al Sr. Henry Janes, ex-Juez del distrito de New York, personaje de alta probidad que llegó al Ecuador en Enero de 1913.—El Presidente del Ecuador nombró como Ar-

bitro al eminente compatriota Sr. Dr. Alfredo Baquerizo Moreno. Con el Arbitro americano llegaron los Abogados defensores de la Compañía. Sres. Thomas Smith y Benoni Lockwood, pues por razones de delicadeza patriótica se excusó prestar sus servicios el Abogado General de la empresa, Dr. Alejandro Romo Leroux. La primera dificultad fué la oposición de los jurisconsultos americanos para que Mr. Janes prestara su promesa ante la Corte Suprema del Ecuador. Intervenia como Defensor del Fisco el Dr. Balarezo quien sostenía la irrefutable tesis de que en el Arbitraje debe regir la Ley ecuatoriana por tratarse de un contrato realizado en nuestro país. Mientras se discutían los preliminares de la formación del Arbitraje, cesó en el Poder el Presidente Taft y le reemplazó el egregio Apostol de la paz, como se lo llamó a Mr. Wilson, y el Arbitro Janes terminó su misión, hasta que con el transcurso de mucho tiempo el nuevo Jefe de la Nación del Norte, envió para el Tribunal de Arbitraje a Mr. Alejandro Miller, quien extremó las exigencias respecto a un protocolo que debía suscribirse previamente acerca del alcance de las resoluciones del Tribunal y pretendió que forme parte de él nada menos que el Encargado de Negocios de los Estados Unidos, demostrando así la tendencia de llevar la controversia hacia el terreno de una intervención diplomática, renunciada expresamente por la Compañía en todos sus contratos y que habría sido ofensiva para la dignidad ecuatoriana y peligrosa a sus intereses.

Ministro Plenipotenciario del Ecuador en Washington fué entonces el Dr. Gonzalo S. Córdova, quien diplomáticamente hizo fracazar los propósitos de los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril, y asistiendo a varias sesiones del Directorio en New York, obtuvo la designación de los Sres. Carlos Dávalos y J. C.

Kallock, como representantes de las acciones del Ecuador.

El Arbitraje volvió a fracazar y como resultado de la tenaz labor del Ministro Peñaherrera se obtuvo la eliminación de la "Express Company" una sociedad anexa a la Compañía del Ferrocarril, creada ad-hoc para percibir el 40% de las entradas por concepto de fletes, con escandaloso perjuicio para la Nación, como lo denunció el Interventor Fiscal Dn. Agustín Cabezas G.

En 1916 el Gobierno del General Plaza, atendió la sugerencia del Interventor Fiscal de ese año, Sr. J. F. Cervantes y consiguió que el mismo Directorio de New York enviara un experto de la acreditada firma "Price Waterhouse and Co"., para el examen de la Contabilidad del Ferrocarril, cuyo Informe reservado es de suma importancia.

Inesperadamente Mr. Miller resolvió a mediados de 1916 prestar la promesa legal ante la Corte Suprema y lo hizo en efecto, conjuntamente con el Arbitro ecuatoriano Dr. Baquerizo Moreno, pero casi en seguida el primero regresó a los Estados Unidos, quedando otra vez el problema ferrocarrilero en *stato quo*.



DR. ALFREDO BAQUERIZO MORENO

1916—1920

Concedor como pocos de las controversias pendientes entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, convencido de las dilatorias y dificultades para llegar a una solución por medio del Arbitraje, precisamente fracasado con él mismo pocos meses antes, recibió instrucciones de la Legislatura para llevar el asunto al terreno judicial; a cuyo fin había sido designado como Defensor del Fisco el probo e ilustrado jurisconsulto Sr. Dr. Pablo A. Vázcones, quien, en cooperación con el nuevo Interventor del Ferrocarril Dr. Serafín Wither, inició la gestión ante los tribunales de justicia.

Pero más tarde, ante la ineficacia de los procedimientos judiciales y en la seguridad de comenzar un pleito de eterna duración, se optó por otro camino y fué el de buscar un *modus vivendi* con la Compañía.

En efecto, mediante la inteligencia y sagacidad del nuevo Ministro de OO. PP., Sr. Dr. José María Ayoara, se llegó a un franco entendimiento con la empresa, dejando para discutir posteriormente las reclama-

ciones presentadas y se estudió la desastrosa situación económica de la Compañía por los trastornos que empezaba a causar la guerra mundial de 1914. El carbón de piedra subió enormemente de precio; el alza del dólar dificultaba la compra de materiales en New York; las entradas por fletes habían disminuído notablemente a causa de que los transportes bajaban por la crisis comercial y, para el colmo de males, el invierno del año 1917 fué riguroso y los derrumbes en la línea férrea fueron innumerables y obligaron a verificar gastos extraordinarios.

Para conjurar esta situación, el Gobierno del Dr. Baquerizo autorizó el alza en las Tarifas, 20% en pasajes y 15% en carga; se admitió la sustitución del carbón de piedra con leña, y se hicieron los primeros ensayos con petróleo; y por fin, para prestar un servicio cómodo y eficiente al público, comenzaron a correr los trenes directos de Guayaquil a Quito y viceversa, servicio que no pudo continuar por la pérdida que representaba para la Compañía a causa de la escasés de pasajeros.

En esa época se adquirieron dos locomotoras más y se construyeron los edificios de las Estaciones de Chimbacalle y Ambato.

Pero cúpole al Presidente Dr. Baquerizo la señalada honra de haber atendido en forma práctica el problema político y social de Riobamba, que en clamor patriótico e indeclinable pedía la rectificación de la línea férrea desde San Juan Chico.

Diez años que este pueblo varonil y patriota había esperado que la Compañía del Ferrocarril cumpliera sus ofertas en cuanto a la construcción de la línea directa, pero el tantas veces mencionado contrato de transacción de 1908 había liquidado esta obligación de la empresa y no quedaba otro arbitrio que crear fon-



LA LINEA FERREA CERCA DE RIOBANBA

dos nacionales y contratar por separado dicha rectificación. En efecto, cuando el Dr. Baquerizo fué Presidente del Senado en 1915 expidiose un Decreto sobre la materia, pero siendo insuficientes los fondos asignados, no se dió comienzo a los trabajos sino el 8 de Julio de 1918, día de inmenso júbilo para Riobamba cuando la visitó el Presidente de la República en compañía de varios Ministros de Estado y en pleno campo, frente al padre Chimborazo, el insigne literato y Magistrado, inauguró oficialmente la labor de los terraplenes y pronunció estas elocuentes palabras:

“Vengo por acompañaros en los comienzos de esta obra de rectificación, comienzos que para vosotros significan hoy el triunfo alcanzado en largos años de espera, de angustias, retos y vacilaciones. Vuestra indómita perseverancia, vuestra fe firme y robusta han triunfado al cabo. Y quiero seros franco. Al venir a vosotros con la alegría y la emoción del instante que pasa, siento en mí despertar también la natural tristeza de esta hora que vivimos tan lenta por difícil, tan negra por amenazante.

Levántate y yérguete ¡oh hija de los Andes! ¡oh ciudad gallarda y altiva!, que llegó el momento de tu esfuerzo y de tu gloria. Levántate, alégrate y mira en torno tuyo, cómo tus hijos se juntan, cómo acuden, cómo vuelan al reclamo cariñoso de tu voz; cómo tus hermanas todas te sonrien con orgullo, porque saben que éllas y tú, coronada de nieve y de fuego, formáis esta Patria ecuatoriana, esta Patria de energías y altiveces indomables

DR. DN. JOSE LUIS TAMAYO

1920—1924

El nuevo Gobierno que presidía este meritisimo ecuatoriano, desde el primer momento abordó el conflicto suscitado entre la Nación y la Compañía del Ferrocarril y para asesorar al Ejecutivo designó una Junta Consultiva, la que llegó a convenir con Mr. Norton un *modus vivendi*, aprobado por el Congreso de 1920 por medio del Decreto que expidió autorizando al Gobierno para pagar a la Compañía del Ferrocarril la suma de S|| 210.500, oro americano o su equivalente, en cancelación de sus reclamos, pero dejando expresa constancia de que el Estado no renuncia sus acciones y derechos pendientes, inclusive el reclamo de los . . . \$ 600.000 prestados por el General Alfaro en el año 1909. Además dispone esta Ley que se proceda contra la Compañía ante la justicia ordinaria o ante el Tribunal de Arbitraje.

El Presidente Tamayo, visto el Informe del nuevo Interventor Fiscal, Dr. Abelardo J. Andrade, suspendió el pago ordenado por la Legislatura y se limitó a entregar \$ 100.000, dejando para la resolución de los Arbitros lo referente al saldo.

El servicio de la Deuda externa pesaba mientras

tanto como una montaña sobre la caja fiscal y el Gobierno nombró en calidad de Comisionado especial al inteligente hombre de negocios Sr. Dn. Rafael Vázquez Gómez, para que conjuntamente con el Interventor Fiscal Dr. Andrade llegaran a un convenio amistoso con la Compañía del Ferrocarril en orden a proteger los intereses nacionales y al mismo tiempo los del Ferrocarril.

Resultado práctico de las labores de la Comisión fué un nuevo convenio suscrito el 7 de Julio de 1921, por el que el Gobierno autoriza una alza moderada en las tarifas, consultando el que no se eleven los precios de los artículos de primera necesidad y por su parte la Compañía se comprometió a entregar anualmente al Gobierno un minimum de \$ 500.000 que se invertirían como cooperación al servicio de Bonos.

Se convino además que el Presupuesto de sueldos de la empresa se haría con aprobación del Gobierno; se detallaron y reconocieron las atribuciones de la Intervención Fiscal; y quedó prohibida para la Compañía la facultad de conceder por su cuenta trenes expresos o carros agregados para sus funcionarios o personas particulares, como acostumbraba antes.

Consta de la contabilidad del Ferrocarril que en el período de 1920 a 1923, la Compañía entregó al Gobierno la suma de \$ 1'506.300,00, como contribución para el servicio de la Deuda externa.

Mediante este contrato se consolidaron y definieron muchos de los derechos ecuatorianos discutidos y negados antes por los funcionarios del Ferrocarril.

Pero en definitiva este contrato, así como todos los anteriores, no representaba sino treguas y dilatorias a la solución final de los problemas principales. Entonces, con visión amplia y patriótica proyectó el Presidente Dr. Tamayo la compra de las acciones que

Stock Preferido y Común a Dn. Archer Harman Shunk, heredero de su tío Dn. Archer. La primera oferta fué vender estos derechos por S|| 800.000, oro americano al contado, pero el Gobierno no tenía los fondos suficientes y gestionaba un empréstito dentro del país. Posteriormente, razones de delicadeza política decidieron al Dr. Tamayo que esta trascendental negociación la estudie y resuelva el futuro Presidente Dr. Gonzalo S. Córdova.

Correspondió también a la administración del Sr. Dr. Tamayo el inaugurar el servicio ferroviario de San Juan Chico a Riobamba, eliminando el ramal de Luisa contra el que la tenacidad ejemplar y varonil de los compatriotas de Maldonado había luchado tantos años, y cúpole al General Don Delfín Treviño —uno de los dirigentes de la campaña para la rectificación— recientemente designado como Ministro de OO. PP. en ese Gobierno, el dar un paso en firme en el terreno de los hechos, cuando en el año 1921 hizo la compra de los rieles necesarios a una casa alemana.

El 4 de Diciembre de 1923 el Sr. Dr. Francisco Ochoa Ortiz, como Ministro de OO. PP. suscribió con el Ingeniero W. Simmons el contrato para la enrieldura de San Juan Chico a Riobamba y el 8 de Junio de 1924 entraba a la capital del Chimborazo el primer tren por la línea rectificada y en él arribaba el nuevo Presidente de la Compañía, el joven Archer Harman.

Los desengaños y contrariedades sufridos por los riobambeños durante casi diez años, justificaron plenamente el que se postergue la celebración de su triunfo definitivo, mientras no desaparezca el ramal de Luisa construido en el año 1905, el que consideraron como permanente amenaza para volver en un futuro próximo a dejar a la ciudad al margen del tráfico nacional.

LA PROCESION DEL RIEL

Fué en una memorable mañana de Julio cuando salió de Riobamba la numerosa cabalgata compuesta de las autoridades locales, los miembros de la Junta Patriótica, Dn. Eduardo Morley y muchos invitados; iban con rumbo a Luisa, donde esperaba a la comitiva el Presidente del Ferrocarril Sr. Harman, para dar comienzo a los trabajos del levantamiento del ramal, operación encomendada al Ingeniero Cattani.

Pero dejemos que un escritor, cronista de esa época, nos describa tan original como simbólico acontecimiento:

"De Luisa la Comitiva se dirigió al lugar escogido para la ceremonia, la misma que tuvo lugar en medio del mayor entusiasmo y alegría, siendo un momento de intensa, de honda emoción aquel en que a los acordes del Himno Patrio, los concurrentes levantaron el primer riel, acto que equivalía a la liberación del ramal, al establecimiento de todos los trenes de pasajeros y de carga por la línea rectificada".

"Luego ese riel fué conducido en triunfo hasta Riobamba, donde al recibirlo se organizó un magnífico desfile para trasladarlo al Ilustre Ayuntamiento; y en uno de sus locales se lo depositó como un trofeo de victoria definitiva y como un recuerdo de los sacrificios y del esfuerzo viril del pueblo riobambeño".

Episodios como éste deben consignarse para que no queden en el olvido, pues de ellos se forma la Historia nacional y en ellos se refleja vibrante el alma de los pueblos.

DR. DN. GONZALO S. CORDOVA

Setiembre 1 de 1924—Julio 9 de 1925

En más de veinte años que había servido a la Nación, ya como Ministro de Obras Públicas, Plenipotenciario en Washington o Senador de la República, & &, adquirió profundo conocimiento del intrincado problema ferrocarrilero en los diversos aspectos que se relacionan con el Estado y la "Guayaquil and Quito Railway Company". Este antecedente y su energía y patriotismo hicieron de este benemérito ecuatoriano, en todo tiempo, el centinela avanzado en la defensa de los intereses nacionales en perpetua lucha con el despotismo y arbitrariedades de la citada Compañía que repetidas veces intentó obtener la intervención diplomática del Tío Sam, oportunamente contrarrestada por el Dr. Córdova en cierta ocasión.

Llegó al Poder con la salud gravemente quebrantada, no pudo residir en la Capital, no tuvo tiempo de gobernar ni oportunidad para el desarrollo de su programa administrativo. Casi desde el primer momento la bandera de la insurrección se levantó contra su Gobierno y vientos de tempestad soplaron por los ámbitos de la Patria.

Las divergencias entre el Gobierno y la Compañía del

Ferrocarril continuaban exactamente como antes en lo relativo a la falta de cumplimiento de los contratos, y a la práctica de abusos y arbitrariedades por parte de élla. El 10 de Marzo de 1925 el Interventor Fiscal Sr. Dr. José María Pérez Echanique presentó al Gobierno un Memorandum incontestable, conteniendo 16 puntos de reclamaciones contra la Compañía, cuyo proceder de terquedad y despotismo amenazante causaba además en el público graves incidentes.

Estuvo en Guayaquil el Presidente Córdova cuando formidables derrumbes y crecientes del río Chanchán en el invierno de 1925, destruyeron gran parte de la línea férrea entre Bucay y Tixán, el memorable 19 de Marzo de este año.

Ante el desastre ferroviario la Compañía declaró enfáticamente que para la reparación de los daños necesitaba un millón de sucres y que como no los tenía, era el Gobierno el que debía restablecer el tráfico porque el pueblo ecuatoriano necesitaba del Ferrocarril.

El Dr. Alberto Guerrero Martínez, como Presidente del Senado, Encargado del Poder Ejecutivo dirigióse al Consejo de Estado consultándole la manera de arbitrar fondos para remediar la situación de angustia que comenzaba para la República con la paralización del tráfico entre Guayaquil y Quito. Esa Corporación aprobó el informe del vocal Sr. Dr. Eduardo Salazar Gómez quien opinaba que hallándose el Gobierno investido de las Facultades Extraordinarias, podría usar de fondos públicos especiales, ya que no era obligación de los Poderes Públicos limitarse a mantener el orden y la paz únicamente, sino en este caso, correspondíale salvar la vida nacional.

El Gobierno envió inmediatamente a la zona del Chanchán una Comisión compuesta de los Ingenieros Sres. Dobbie y Simmons, y los militares Capitanes Já-

tiva, Samaniego, Jaramillo y Estrella, quienes después de la inspección informaron detalladamente sobre la magnitud de los daños ocurridos.

El 7 de Abril el Ministro de OO. PP. Sr. Dr. Pío Jaramillo Alvarado suscribió con los empresarios Sres. Dobbie y Smmons un contrato por el que éstos se comprometían a reparar la línea férrea y restablecer el tráfico ferroviario dentro del plazo de 30 días, para lo que recibían de contado la suma de \$ 300.000. los que se invertirían bajo la fiscalización directa del Interventor Fiscal del Ferrocarril en esa fecha, Sr. Dr. José María Pérez Echanique, y la remuneración para los empresarios se fijó en \$ 25.000. Por su parte el Gobierno debía auxiliarles con el Batallón de Zapadores, herramientas, carpas y procurar el enganchamiento de jornaleros.

Los trabajos se realizaron con admirable rapidez y a fines de Mayo corrieron nuevamente los trenes, en aquella zona, obteniendo los citados Ingenieros un verdadero éxito en la empresa.

Mientras tanto el Presidente del Ferrocarril negociaba en Quito con el Gobierno las bases para la venta de sus acciones del Stock Preferido y del Stock Común. Para asesorarse y resolver tan valiosa negociación el Ejecutivo nombró una Comisión Consultiva integrada por los Señores, Doctor Manuel R. Balarezo, Dr. N. Clemente Ponce, Doctor J. M. Pérez Echanique, y Dn. Abelardo Moncayo Andrade. Se dice que consultado a Guayaquil el Presidente de la República sobre esta negociación, fué opuesto a élla, pero de fuente fidedigna se nos ha informado que la oposición del Dr. Córdova se fundaba en cuestiones o detalles de forma, más nunca sobre la conveniencia nacional de esta adquisición.

Violentamente se combatió esta negociación por la

prensa; se dijo que se compraban papeles sin ningún valor; olvidando que ellos representaban el título del accionista mayor, o el derecho del voto en la organización de la Junta Directiva de New York, suprema autoridad de la Compañía según la Ley y sus Estatutos; se anunció el peligro de que los acreedores de la Compañía demandarían inmediatamente al Gobierno porque iba a ser el mayor accionista de ella y que no se compraban derechos sino obligaciones; y no se recordaba que las emisiones de Bonos lanzadas por la Compañía tenían desde antes la garantía incondicional del Gobierno y la específica de las aduanas, única seguridad que las tomaron siempre en cuenta los Tenedores de Bonos, según explícitas y reiteradas declaraciones de ellos.

Con la arrogancia del que realiza una obra correcta, patriótica y de buena fe, el Gobierno presidido entonces por el Dr. Guerrero Martínez, siendo Ministros de Hacienda y OO. PP. los Sres. Dn. Miguel Angel Albornóz y Dr. Pío Jaramillo Alvarado, el 13 de Abril, suscribió con el Sr. E. H. Norton, apoderado de la "Inca Company" el contrato de la compra de las siguientes acciones:

Stock Preferido el 54%, valor nominal .	S 2'843.100
Stock Común clase B, valor nominal ...	2'863.800
	<hr/>
Total	S 5'706.900

Estas acciones compró el Gobierno del Ecuador en la suma de S|| 600.000 de contado, según las condiciones de seguridad y trámite que se observarán en el contrato mismo, que se inserta en la Segunda parte de esta obra.

La propiedad de estas acciones, sumadas con las del

Stock Común clase "A" que tenía el Gobierno anteriormente, en la proporción del 49%, dieron a la Nación ecuatoriana desde entonces una mayoría del 74.5% quedando así la Compañía controlada desde esa fecha por el Gobierno.

Con esta operación terminaron totalmente las antiguas divergencias entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, la que prácticamente quedó nacionalizada, y consolidados y confundidos los derechos y obligaciones del Estado.

En la primera sesión del Directorio de New York fueron entonces nombrados, por instrucciones del Gobierno, como Presidente del Ferrocarril el Sr. J. C. Dobbie y como Vice-Presidente el Sr. Dr. Juan Cueva García, quien verificó el traspaso de las acciones compradas a la "Inca Company" y las consignó en The Equitable Safe Deposit of New York, por cuenta y orden del Gobierno.

Antes de terminar este capítulo relativo a la breve administración del Dr. Córdova, abramos un paréntesis para referirnos al concepto y a la aspiración que tenía este Magistrado en cuanto a la preferencia de empresas nacionales para la ejecución de las obras públicas y citaremos el caso de una poderosa organización financiera realizada en esa época en Guayaquil, pero que desapareció barrida por el huracán político.

La construcción del Ferrocarril Sibambe—Cuenca había llegado en esa época hasta el punto denominado Tipococha (46 kilómetros de vía) y el patriótico afán de las Provincias australes por unirse cuanto antes con las paralelas de hierro al centro de la República, despertó el entusiasmo de un grupo de azuayos para el ensayo de la vinculación de capitales nacionales que pudieran llevar la locomotora hasta la cuna de Calderón.

El proyecto contó con las simpatías del Presidente

Córdova y cuando fué presentado por uno de sus promotores en los círculos bancarios de Guayaquil, tuvo la más entusiasta y franca acogida. Por breves días fué una realidad la alianza de las fuerzas vivas del país para la ejecución de sus principales obras públicas, o en otros términos: era factible un empréstito interno para la terminación del Ferrocarril hasta Cuenca.

LA COMPAÑIA CONSTRUCTORA DEL AZUAY

En Guayaquil el 17 de Marzo de 1925, previas las formalidades legales, se constituyó esta Sociedad anónima, cuyos promotores eran los Señores Francisco Urbina Jado, Gerente del Banco Comercial y Agrícola; Dn. Víctor Emilio Estrada, Gerente de la Previsora; Dn. Carlos Julio Arosemena, Gerente del Banco de Descuento; Dn. Federico Cornejo C., Gerente de la Unión Bancaria; Dn. Roberto Pellizari, Gerente del Banco Italiano, y el que estas líneas escribe.

El capital social, suscrito y pagado fué el de \$ 300.000, depositado como garantía del contrato en los Bancos del Ecuador y del Azuay, a la orden del Gobierno y en cédulas hipotecarias.

Un empréstito interno por cuatro millones de sures debía levantarse mediante la colocación de Bonos del Ferrocarril, emitidos por la citada Compañía, sobre la hipoteca de la vía férrea, con la fianza del Gobierno y además, respaldados por un fondo de garantía del 15% sobre las rentas fiscales asignadas para la obra, porcentaje que retenía la Compañía para el caso de que el Gobierno no entregare puntualmente las su-

mas fijadas en el Presupuesto Nacional, a fin de que pudiera hacer el servicio oportuno de intereses y amortización. Los Bonos ganaban el interés del 10% anual y tenían el privilegio de estar exonerados de todo impuesto.

Cuando el General Alfaro y Mr. Harman contrataron la construcción del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, no pudo solucionarse el problema financiero de modo favorable porque los Bonos debían colocarse en los mercados bursátiles de New York y Londres; y buscar compradores y vender esos papeles al mejor postor.

Los Bonos de la "Compañía Constructora del Azuay" tenían inmediata colocación porque en seguida se organizó y suscribió el "Consorcio Bancario" formado de las Instituciones que hemos mencionado —al que luego se vinculó el Banco Anglo Sud Americano de Guayaquil— las mismas que se comprometían a recibir estos papeles fiduciarios en prenda para operaciones de préstamos, además se obligaban a recomendar a su clientela la adquisición de ellos.

La primera tentativa de mancomunar capitales del país para el progreso nacional tuvo éxito admirable debido a la generosidad patriótica y amplitud de miras de Guayaquil. Se iniciaba entonces una nueva era para las construcciones ferroviarias en el Ecuador utilizando los millones de sucres que permanecen congelados en depósito en los Bancos, dinero que iba a circular mediante ese nuevo papel fiduciario creado bajo auspicios tan favorables.

El 21 de Junio de 1925, el nuevo Ministro de OO. PP. del Gobierno del Dr. Córdova, Sr. Dr. José Vicente Trujillo, suscribió con el Gerente de la "Compañía Constructora del Azuay" un contrato para la construcción del Ferrocarril de Tipococha al Tambo y la

prolongación hasta Cuenca, dentro del plazo de dos años. La respectiva escritura pública celebróse ante el Escribano Sr. Luis Paredes Rubianes y publicóse en el N° del Registro Oficial correspondiente al 7 de Julio de ese año.

La revolución militar del 9 de Julio de 1925, derrocó el Gobierno del Dr. Córdova y después de pocos días expidió un Decreto la nueva Junta de Gobierno Provisional, declarando rescindido el contrato celebrado con la "Compañía Constructora del Azuay", por no haber cumplido con sus obligaciones



DR. DN. ISIDRO AYORA

1926—1931

Afrontó con energía y patriotismo casi todos los problemas de la vida nacional y de su fecunda iniciativa y labores en el Gobierno, con la cooperación del Ministro de OO. PP., Dn. Julio E. Moreno y sus colegas en el Gabinete, ha quedado en la legislación ecuatoriana la imborrable huella de reformas trascendentales y en todas las secciones del territorio patrio mejoras y obras públicas que representan el progreso alcanzado en los últimos años.

Para la ordenación y cambio fundamental de normas y sistemas en la Hacienda Pública, trajo a la Misión Kémmerer, de la que expresamente solicitó incorporara a su personal de especialistas un experto en materia de Ferrocarriles, y fué así como vino el Ingeniero Milner, cuya experiencia y conocimientos parece que no fueron los que necesitaba el problema ferroviario del Ecuador.

En 1927, el Gobierno del Dr. Ayora, por medio de sus representantes en el Directorio de "The Guayaquil and Quito Railway Co". que funciona en New York, hizo elegir para Presidente del Ferrocarril del Sur a

Dn. Manuel A. Navarro, Ingeniero nacional ventajosamente conocido en el país por su capacidad y energías demostradas en empresas de gran aliento, efectuadas en la Capital de la República y en otras secciones de la Nación. Sus conocimientos en la técnica ferroviaria demostró desde el año 1911, como dejamos anotado en las páginas anteriores.

Al mismo tiempo fué designado como Gerente General de la Compañía Dn. Francisco J. White, técnico ferroviario que para este elevado cargo tenía ya estudios y experiencia adquiridos en largos años de servicio en Ferrocarriles de Inglaterra, Sud Africa, Argentina, Uruguay y Brasil.

Siguiendo instrucciones del Presidente Provisional de la República el Ingeniero Navarro preparó un plan financiero y un programa de mejoras para el Ferrocarril, a base de la revisión y alza de las tarifas de fletes y pasajes y para un desarrollo en varios años. Pero, para que el Gobierno y la Compañía se asesoraran por una comisión técnica, antes de resolver nada al respecto pidióse al mismo Directorio de New York contratar uno o más Ingenieros que vinieran al Ecuador a conocer y estudiar la propiedad física del Ferrocarril, examinar su contabilidad, analizar su situación económica y, en suma, para que presenten un informe sobre los proyectos referidos.

Por recomendaciones de Mr. Lawrence —representante de los Tenedores de Bonos en la Junta de New York—, se contrató para el objeto a los afamados Ingenieros consultores Sres. "Coverdale & Colpitts", quienes, en Febrero de 1928 enviaron al Ecuador a los técnicos Maguire y Ewell que en varios meses de labor examinaron el Ferrocarril en sus diversas dependencias, como la vía, la Contabilidad y su estado y posibilidades económicas futuras dentro de la situación ge-

neral del Ecuador en su desarrollo inmediato y todo en relación con otro aspecto del problema, cual es el arreglo de la Deuda externa nacional. Los citados técnicos presentaron su Informe, el que nunca será suficientemente aplaudido por la alta probidad, ciencia, experiencia y absoluta imparcialidad que contiene ese documento, en el que, valga la verdad se apoyan y recomiendan muchas de las sugerencias y proyectos del nuevo Presidente del Ferrocarril.

El plan financiero de Coverdale & Colpitts consistía en una presuposición de entradas netas o utilidades por explotación del Ferrocarril en un período de 5 años, repartibles entre el desarrollo de un programa de mejoras y el servicio de la Deuda externa.

**CUADRO DE ENTRADAS NETAS APLICABLES AL
PROGRAMA DE MEJORAS Y SERVICIO DE BONOS
EN 5 AÑOS**

Año	Utilidades netas	Programa de Mejoras	Servicio de Bonos
1928	\$ 2'246.619	\$ 2'236.619	\$ 10.000
1929	2'496.528	2'448.528	48.000
1930	2'696.911	1'996.911	700.000
1931	2'857.956	1'906.956	951.000
1932	2'911.935	1'772.935	1'139.000
TOTALES	\$ 13'209.949	\$ 10'361.949	\$ 2'848.000

La inversión de los \$ 10'361.949 en las mejoras del Ferrocarril, dentro de los mismos 5 años, se detalló en esta forma:

PROGRAMA DE MEJORAS

Trabajos de Ingeniería	\$ 5.000
Nivelación, cambio de la línea en las millas 61, 62 y 67 para eliminar seis cruces del río Chanchán	227.000
Cunetas en los cortes para evitar derrumbes	125.000
Dstrucción de malezas en 75 millas	23.625
Muros de protección en los ríos Chanchán y Alausí, más o menos 5 millas de muro	800.000
Ensanchamiento de la Vía en varias partes	20.000
Limpia de derrumbes constantes	75.000
Eliminación de caballetes de madera	15.000
Eliminación de un puente de acero	17.000
Reemplazo de guarda-rieles	6.000
Bastiones adicionales en varios puentes	110.000
Reparación de caballetes	51.000
Pintura y cuidado de puentes	50.000
Reparación del Puente del Kilómetro 90	50.000
Remoción de varios puentes de acero	139.000
Para 450.000 durmientes que deben cambiarse a razón de 90.000 más o menos en cada año	2'254.000
Rieles, 25 millas de 70 libras y 43 millas de 55 libras	1'338.250
Para otros materiales de la Vía	617.000
Lastre a todo lo largo de la Vía	545.000
Enrikladura y nivelación, colocación de traviesas, lastre, & &	612.500
Edificios para las Estaciones y nuevas Oficinas, en Naranjapata, Huigra, Chanchán, Sibambe, Alau- sí, Cevallos y Machachi, y reparaciones de las Estaciones de Guayaquil, Lasso, Alóag y Tam- billo	118.000
Para casas de trabajadores en la Vía	7.500
Estaciones de agua	35.000
Estaciones de combustible	37.000
Nuevos edificios para Talleres y casas de máquinas .	205.000
Nueva maquinaria para Talleres	745.000
Reparación de muelles y embarcaderos	2.000
Carro-Motor para la Vía	5.000
Compra de 3 Locomotoras "Garratts"	1'136.054
Cicuenta Vagones de carga	509.730

Tres coches de pasajeros	261.000
Reparaciones del Equipo Flotante	3.000
Equipo de Trabajo, góndolas para lastre, excavadora mecánica, grúa, bombas. & &	245.000
TOTAL	<u>\$ 10'361.949</u>

Previamente el Gobierno y la Compañía habían aprobado la Tarifa N° 8 que está vigente, en la que se establecieron alzas equitativas en los pasajes, y con respecto a fletes se tuvo el cuidado de señalar precios ínfimos para el transporte de los artículos de primera necesidad y los de la producción agrícola nacional.

El plan financiero y el programa de mejoras fueron también aprobados por el Gobierno y el Ferrocarril y se los ha ejecutado dentro de las posibilidades de la situación económica que sobrevino al Ecuador, tan desfavorable como inesperada para el optimismo de los expertos que lo visitaron en 1927 y 1928.

Gran parte de las mejoras marginadas por Coverdale & Colpitts han sido realizadas por la Compañía con sus entradas netas; y en cuanto a la contribución para el servicio de Bonos, cumplió hasta el año 1930 entregando al Gobierno la cantidad de \$ 558.000.

Entre las adquisiciones de importancia efectuadas en esta época figuran en primer término las poderosas locomotoras inglesas "Garratt" Nos. 51, 52 y 53, denominadas ELOY ALFARO, PRESIDENTE AYORA y ARCHER HARMAN.

El Gobierno del Dr. Ayora, en el empeño de restablecer el crédito nacional, reanudó el servicio de la Deuda externa, en 1927 y 1928. En su administración se redimió el saldo de los Bonos de Preferencia, a que nos hemos referido anteriormente y la Asamblea Nacional de 1928 a 1929 dictó un Decreto que prohibió

al Ejecutivo continuar el servicio y dispuso que se forme un fondo especial en el Banco Central para un arreglo posterior con los Tenedores de Bonos.

La gran catástrofe del Chanchán, ocurrida el 9 de Enero de 1931 —pocos momentos antes de que llegara a ese lugar el Presidente Dr. Ayora en viaje a Guayaquil— dejó allí eternamente sepultados 1 Ingeniero, 2 Inspectores y 175 trabajadores que se ocupaban en limpiar la vía. Este acontecimiento, quizá el más doloroso de los ocurridos en la historia del Ferrocarril, causó a la Compañía la pérdida de más de \$ 900.000 por concepto de reparaciones de la vía, construcción de un nuevo puente, indemnización legal a las familias de las víctimas y por los perjuicios sufridos con la paralización del tráfico durante 30 días.

Este fuerte quebranto económico impidió que la empresa siguiera entregando al Fisco las cuotas fijadas en aquel plan financiero y desde entonces, no obstante la disminución de las entradas a causa de la crisis general que aflige a todo el país, el Ferrocarril se mantiene con sus propios recursos y diariamente invierte sumas apreciables por mantener el servicio de transportes en las mejores condiciones, por lo que puede asegurarse que el Ferrocarril del Sur por el estado en que se halla su línea, por su equipo rodante, talleres, organización, etc., etc., es ya un Ferrocarril de primera clase, dentro de nuestro medio económico, finalidad que persiguió el Gobierno del Dr. Ayora desde cuando la Junta de Gobierno Provisional lo exaltó al Poder en 1926, y que, por otra parte, se ha realizado debido a la eficiencia y laboriosidad de los actuales directivos de la empresa.

DON JUAN DE DIOS MARTINEZ MERA

1932

No pertenece todavía a la jurisdicción de la Historia el Gobierno que recientemente ha inaugurado este notable estadista y hombre público, cuya actuación en las Cámaras Legislativas y en el Portafolio de Hacienda consta en páginas brillantes de patriotismo y energía en que puso de relieve su personalidad.

Pero para el propósito de nuestra revisión histórica que debe alcanzar hasta hoy, nos es necesario anotar que comienza la nueva Administración pública frente a problemas sociales, políticos y financieros cada vez más complejos por la angustia del momento económico que sufre el Ecuador —como casi todas las Naciones del mundo— por causas lejanas y trascendentales.

La incontenible desvalorización de la moneda ecuatoriana significa un nuevo conflicto para la Compañía del Ferrocarril del Sur porque necesita de la constante provisión de materiales, útiles y repuestos que necesariamente importa de los Estados Unidos en apreciables cantidades. El petróleo especial o el residuo —fuel oil— que consumen las locomotoras no producen en suficiente cantidad las minas de Santa Elena; y ante la necesidad de un abastecimiento que pueda garan-

tizar servicios permanentes y rápidos del Ferrocarril, varias veces la empresa ha tenido que verificar sus adquisiciones en California, y el Gobierno actual, penetrado de la situación de la Compañía, le ha favorecido, aunque muy limitadamente con la provisión de fondos sobre el exterior, dentro de las severas normas establecidas por la Incautación de giros, la que derogada en parte o desaparecida, beneficiará indiscutiblemente al comercio exportador y las importaciones se harán prácticamente imposibles, representando esta expectativa futura una muy seria dificultad para el Ferrocarril.

Pero, como para intensificar la gravedad de los problemas del momento, va a corresponder al actual Gobierno resolver sobre la variante del Chanchán, la que por la experiencia de los últimos años, se impone con toda la irresistible fuerza de los elementos naturales que en los inviernos destruyen la vía férrea en la zona comprendida entre Tixán y Bucay.

El problema de la hoya del Chanchán, estudiado desde hace medio siglo por Curtis, Kelly y después por Muller, Harman, Davis, Patterson y otros técnicos más, vuelve fatalmente a ser de actualidad si se quiere evitar el que en un futuro próximo sufra la República las consecuencias de la destrucción del Ferrocarril en esta escarpada e imposible región.

Consta de los archivos de la Compañía la interminable serie de daños sufridos por la línea férrea en aquella zona y en todos los años. Se han invertido muchos millones de sures en reparaciones y obras de defensa en que se han agotado los recursos de la Ingeniería, y en definitiva, han sido en gran parte, ineficaces ante las crecientes formidables de ese río, los deslaves que causa y los derrumbes que bajan de las partes altas de la cordillera.

Las austeras sombras del Ingeniero Davis, muerto en Bucay y del Mayor Harman en Huigra, parece que flotan todavía en el nebuloso horizonte del Chanchán, como dos misteriosas interrogantes sobre aquella ruta!

Los actuales dirigentes del Ferrocarril, tienen adelantados los estudios necesarios para la rectificación, después de haberse explorado prolijamente todas las líneas proyectadas antes por Kelly y Harman especialmente. El actual competente Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril, Dn. Víctor M. Garcés, ha presentado los planos y estudios técnicos relativos a su proyecto de variante, en que se utiliza de la sección Bucay hasta cerca de Naranjapata, para ascender con $3\frac{1}{2}\%$ de gradiente desde el punto denominado "Manuelita" por un fácil desarrollo de curvas de retorno y un lazo; pasar con el Ferrocarril por encima de Huigra, llegar a la planicie de Chilicay y descender con un empalme al pie de la Nariz del Diablo, a fin de no desconectarse con el Ferrocarril Sibambe—Cuenca y que no se abandone la importante población de Alausí.

En la construcción de esta variante servirían muchas obras de arte y terraplenes que en la extensión de 34 kilómetros se conservan en perfecto estado, especialmente un gran puente de mampostería sobre el río Pagma, construido hace 50 años.

El Presupuesto para la infraestructura, balastaje, durmientes, rieles y accesorios, obras de arte, edificios, provisión de agua, indemnizaciones, Superintendencia, & & ascienden a \$ 9'700.000 y para el ramal de Chilcapamba al empalme con el Ferrocarril Sibambe—Cuenca . \$ 600.000

Pero es de anotar que este Presupuesto comprende una rectificación de 112.8 kilómetros, de "Manuelita" hasta la quebrada de Santa Rosa, 6 kilómetros antes

de Palmira, y que posteriormente se ha pensado en que la variante sea sólo hasta Sibambe.

El Directorio de New York acaba de enviar nuevamente al Ingeniero Jorge C. Maguire, perteneciente a la casa Coverdale & Colpitts para que estudie e informe acerca del proyecto de la variante del Chanchán, y este competente técnico se ocupa en estos días del cumplimiento de su misión que la realiza en el terreno mismo.

Por la prensa se ha puesto ya en conocimiento del pueblo ecuatoriano este proyecto de variante, único que salvará el porvenir del Ferrocarril del Sur y es de confiar ampliamente en que el actual Gobierno, patriota y abnegado, preste su ayuda y cooperación a los dirigentes de la Empresa en la solución de tan arduo problema.

CONCLUSION

Después de esta mirada retrospectiva hacia los tiempos pretéritos, quedan en los amplios horizontes de la Historia nacional, como las cumbres de nuestra excelsa cordillera, las augustas figuras de los mandatarios y estadistas que al conjuro del recuerdo han desfilado por estas páginas. Pasada la tempestad política, después de muchos lustros, se ha despejado la atmósfera, y, en la serenidad de la hora presente, resplandece el sol de la justicia sobre García Moreno —Chimborazo de la Patria, impoluto y gigante, al que se le continúa admirando donde quiera que se halle el observador— y luego sobre los que le sucedieron en la magistratura, también eminentes y niveos como los picachos andinos, y ahora sobre la egregia silueta del General Alfaro —Cotopaxi del Ecuador, también gigante del panorama nacional, generador de terremotos políticos y también, como las nieves eternas, limpio y sin mancha en las actividades del patriotismo.

Enorgullece nuestro sentimiento de ecuatorianos la rotunda afirmación que, como síntesis de esta revisión histórica, podemos sentar aquí como axiomática: la honradez de los mandatarios del Ecuador. En la Patria de García Moreno y Alfaro no se han enriquecido los gobernantes y muy al contrario, vivieron unos y desaparecieron, y viven otros, en gloriosa pobreza o a expensas de su modesto patrimonio privado. García Moreno fué intangible para la calumnia porque fué la personificación misma de la probidad, y en los pe-

ríodos sucesivos, al rededor de la negociación del Ferrocarril del Sur se manejaron limpiamente muchos millones de sures tanto en los arreglos de la Deuda externa, como en las emisiones y colocación de Bonos y acciones de la Compañía y finalmente en la construcción misma de la famosa obra. Los peculados y fraudes de que habló la pasión política fué inspiración de mala fé, fruto de la calunnia y armas de la maledicencia. Creemos poseer toda la verdad al afirmar que los Bonos y acciones del Ferrocarril del Sur estuvieron siempre, como están ahora, en manos legítimas, en poder de los que suministraron su dinero para la efectividad de la empresa. Estos papeles al través de un cuarto de siglo están catalogados uno por uno en los libros de la Hacienda Pública y sabemos de sus poseedores, extranjeros todos que se vincularon financieramente al influyente y admirable empresario Dn. Archer Harman, quien se sacrificó y sacrificó muchos millones de dollars que se invirtieron en la construcción del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, apreciado entonces en Londres y New York como una mina de oro en un nuevo Transvaal.

El Stock de acciones de la clase "A" (49%) que pudo haberse repartido entre los promotores de la empresa, se lo adjudicó totalmente a la Nación ecuatoriana desde el contrato original de 1897. No acertamos a comprender por qué se dijo que la historia del Ferrocarril del Sur es historia de sangre y lágrimas para la Patria. Si se ha de respetar la verdad y la justicia, élla puede y debe referirse con respecto a sus promotores.

Que en la época de la construcción, de 1900 a 1910 hubo derroches y generosidad, esto es evidente, pero todo fué tan insignificante para la magnitud de la empresa y es tan inevitable, por otro lado. El gran em-

presario Harman de sus esfuerzos de coloso no obtuvo otra fortuna que la satisfacción de viajar alguna vez en su Yate "Cavaliere" en que usaba carbón del Ferrocarril y vivía y trataba a sus amigos como un príncipe o magnate ferrocarrilero que al fin murió en pobreza, dejando como herencia a su sobrino los Stocks de acciones que compró el Ecuador para obtener el control de la administración, mas nunca como papeles de renta que efectivamente, como alguien dijo, no valían un centavo. Las mismas desavenencias y dificultades entre el Gobierno y la Compañía fueron resultado de la angustia económica de la empresa la que escatimaba gastos y aplicaba a la explotación de la línea inversiones que correspondían a la construcción para la que no tenía sino Bonos que vendía muchas veces a vil precio en los mercados del exterior. Ya lo dijo en una memorable sesión de la Legislatura el distinguido ecuatoriano Dn. Carlos Freile Zaldumbide: "las mismas irregularidades que ha cometido la Compañía deben atribuirse al empeño de construir el Ferrocarril y a las malas condiciones que le resultaron en el negocio".

Dn. Archer Harman decía que en la construcción del Ferrocarril del Sur se habían invertido al rededor de 19 millones de dollars. El Ecuador aportó nada más que su garantía sobre los Bonos Comunes y los Bonos de Preferencia, en total S|| 14'766.000, los mismos que Harman colocó a un promedio efectivo del 70% y obtuvo solamente S|| 9'300.000 aproximadamente. Y la diferencia? —La cubrieron los socios y amigos de Harman y las Compañías auxiliares o subsidiarias que suministraron puentes, rieles y construyeron terraplenes y obras de arte, las que unas recibieron Bonos y otras quedaron impagadas y en la quiebra.

El Gobierno, como garante de los Bonos del Ferro-

carril ha pagado hasta hoy nada más que S|| 3'000.000, más o menos, en los 35 años que está vigente el contrato, y resta impagado y sin amortización, por muchos años, el saldo de capital por el valor de S|| 10'120.000, en Bonos de la Compañía, los que, por la depreciación universal de todos los papeles fiduciaros, posiblemente puede adquirir el Gobierno del Ecuador en mercado abierto con la pequeña suma de S|| 1'200.000 oro americano.

Mientras tanto, el Ferrocarril de Guayaquil a Quito, línea de primera clase, por sus condiciones actuales y su equipo rodante, ha sido avaluado por los técnicos Coverdale & Colpitts en S|| 12'128.000, tomando como base el criterio de una nueva construcción.

La Exposición Rodante con que se conmemora el cuarto de siglo del arribo de la locomotora a la Capital ecuatoriana, demuestra el grado de prosperidad que ha alcanzado el país, fruto casi exclusivo del Ferrocarril, arteria central de la Nación, por donde todos los días, circulan los trenes portadores de viajeros, mercancías y productos en el intercambio comercial e industrial entre la costa y la sierra, vinculadas por mucho tiempo por este lazo de hierro que ha consolidado la unidad de la Patria.

Esta es la sintética Historia del Ferrocarril del Sur comenzado hace 60 años por García Moreno y los que le sucedieron en el Gobierno, pero ejecutado casi en su totalidad por el General Alfaro que para el triunfo de la empresa usó todos los recursos disponibles, como para la victoria de sus campañas, y tuvo el apoyo de Harman, brazo de hierro de la empresa.

Para terminar esta liquidación histórica de valores positivos y negativos, —cuenta abierta hoy en el gran libro de la Patria— séanos permitido salvar nuestra responsabilidad de meros cronistas con la fórmula

ritual de **Salvo error u omisión**. Porque errores pueden y deben haber en la apreciación de los hombres y los hechos, pero de buena fe y exentos de pasión; y omisiones también pueden y deben haber por escasez de datos e informaciones, falta de tiempo, de colaboración y especialmente de ese sentido sutil e interpretativo del valor histórico de sucesos e incidentes ocurridos, todo lo que posiblemente más tarde nosotros mismos hemos de rectificar cuando revisemos esta obra de ensayo.

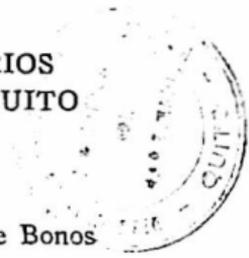
Y, para la fiesta ferroviaria, para las **Bodas de plata** del Ferrocarril del Sur, quizá sean estas páginas de verdad algo así como tímidos rayos de luz que formen la aureola para la figura inmortal de sus promotores, cuyo ideal fué la ventura del Ecuador, mientras los trenes sigan diariamente recorriendo del Puerto a la Capital, despertando alegría y actividad en las regiones que atraviesa; mientras los penachos del vapor de las locomotoras sigan siendo las banderas blancas de la paz y del trabajo, agitadas en la inmensidad del panorama tropical e interandino por el genio de Fulton; y mientras las máquinas sigan fatigando sus pulmones de acero en la ascensión a la montaña, portando nada más que simientes de progreso, de cultura y prosperidad, desde la margen florida "que manso lame el caudaloso Guayas" hasta esta falda del histórico volcán glorificado por la espada de Sucre y la sangre de Calderón.

NOTAS.— En las primeras páginas de este libro indicamos que incluiríamos un capítulo relativo a la Deuda externa nacional, pero la extensión de este estudio histórico y la falta de tiempo, nos han obligado a postergar su publicación hasta otra oportunidad.

Aquí nos es grato dejar constancia de que la difícil y pesada labor de revisión de documentos relativos a la actuación de los Congresos, nos han facilitado el orden y prolifidad que distinguen al Archivo del Poder Legislativo, muy merecidamente a cargo de Dn. Manuel A. Yeppez.

El Autor

**PERSONAL DE FUNCIONARIOS
DE THE GUAYAQUIL AND QUITO
RAILWAY COMPANY**



Directores

Representantes de los Tenedores de Bonos

T. H. Powers Farr
Erskine Hewitt 1897—1933
Hicks Lawrence
(Decanos de la Compañía.—36 años de servicio)

Directores

Representantes del Ecuador

Felicísimo López, Enrique Gallardo, Serafin Whither, Carlos Dávalos, Gustavo R. Icaza, Juan M. Borja, Angel Avilés, Pedro Pablo Eguez Baquerizo, Eduardo Mena, Luis A. Mata, Antonio Rivadeneira, Luis Valverde, Julio E. Moreno, Pedro Miller, Eduardo Salazar Gómez, Jaramillo Avilés, Adriano Cobo, y otros más en diversas épocas.

Presidentes

Charles Lee	1897—1898
Roberto Thomson	1898—1899
Nelson B. Burr	1899—1900
Archer Harman	1900—1911
E. H. Norton	1912—1922
Archer Harman Schunk	1922—1925
J. C. Dobbie	1925—1927
Manuel A. Navarro	1927

Vicepresidentes

T. H. Powers Farr	1897—1911
Archer Harman Schunk	1912—1921
Juan Cueva García	1925—1931
Eduardo Salazar Gómez	1932
Adriano Cobo	1933

Gerentes

John A. Harman	1900—1907
John Cleveland	1907—1908
F. B. Stewart	1909—1910
H. W. Henderson	1912—1915
F. R. Blunt	1916—1917
J. C. Dobbie	1918—1924
A. N. Paget	1925
Francisco J. White	1925 (Agosto)

Audítores

John Cleveland	1910
Charles Brown	1910—1911
C. Rother	1911—1916
Enrique Robinson	1916—1917
J. C. Gillespie	1917—1920
Otto Reinhardt	1920—1921
A. M. Lewis	1921—1924
H. Sanborn	1924—1925
George Graham	1925
Roberto E. Dunham	1925—1932
Manuel A. Jarrín	1933

Interventores Fiscales

Alejandro Noboa	1903—1901
Carlos A. Borja	1902—1906
Belisario V. Torres	1907—1910
Agustín Cabezas G.	1911—1915
J. Cervantes F.	1916—1917
Serafín Whither	1917—1921
Abelardo J. Andrade	1922—1924
José María Pérez Echanique	1924—1925
Jorge I. Moreno	1926—1927
Roberto Crespo Ordóñez	1929

Decano de los empleados del Ferrocarril del Sur es

LUIS F. MIRANDA

Ingresó en 1892, tiene 41 años de servicio y actualmente es Jefe mecánico del Taller de Ambato.

HISTORIA
DEL
FERROCARRIL DEL SUR

SEGUNDA PARTE

Principales Contratos Vigentes

CLAUSULAS VIGENTES

DEL CONTRATO

DEL

FERROCARRIL DE GUAYAQUIL A QUITO

ARTICULO PRIMERO

Archer Harman por sí y en representación de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, (The Guayaquil and Quito Railway Company) organizará una Compañía en los Estados Unidos de América, la que se compromete a tomar a la par, las acciones y el Stock preferido, que en adelante se mencionan y describen; a proporcionar el dinero en oro de los Estados Unidos, de la misma ley y peso en uso actualmente, y construir un Ferrocarril de vía permanente, desde el puente de Chimbo hasta Quito; poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chimbo; hacer la conexión conveniente entre Durán y Guayaquil con una estación principal en la ribera del río del lado de Guayaquil, incluyendo estaciones, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil para el servicio exclusivo de la empresa; a hacer que la línea principal pase por Riobamba; y aproximarla lo más que se pueda a la ciudad de Ambato, construyendo, al efecto, un ramal que facilite su tráfico. La Compañía es libre para determinar el trayecto que debe ocupar la línea férrea en la parte que va de Riobamba a Quito.

ARTICULO SEGUNDO

El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza con su entrada de Aduana, la suma de \$|| 12.282.000 oro americano, representada en las acciones que se emitirán sujetándose únicamente a la garantía preceptuada en el presente artículo. Esta garantía se constituye tanto sobre el capital como sobre los intereses a razón del 6% al año de interés y el uno por ciento anual para fondo de amortización, cuyos valores se pagarán al Fideicomisario que se establece en la cláusula tercera.

Para el pago de los intereses y fondo de amortización, que correrán por el valor de los bonos entregados por las acciones principales garantizadas por el Gobierno, el Colector de la Aduana de Guayaquil depositará, quincenalmente, por el periodo de treinta y tres años, la suma respectiva en uno de los Bancos de la misma ciudad, designado por el Gobierno. El Banco remitirá esa suma al "National Provincial Bank" of the England" o al "The London and County Banking Company Limited" o al "The London Joint Stock Bank Limited" o al "Glyn, Mills, Currie & Company" para el pago semestral de los cupones. Correrán los intereses en la proporción de los bonos que deben entregarse, desde un mes antes del informe y avalúo previstos en la base tercera.

El Gobierno hará el servicio de los intereses y fondo de amortización quincenalmente y en la forma, aquí estipulada.

Se hace constar que el Gobierno tiene pignoradas sus rentas de Aduana, por las siguientes cantidades pagaderas mensualmente en esta forma: Deudas consolidadas por el Gobierno del Ecuador a los Bancos del Ecuador y Comercial y Agrícola, amortizables en siete años, treinta y seis mil setecientos veintinueve sucres ocho centavos S|| 36.721,08). — Deuda activa con los mismos Bancos, amortizables en dos y medio años más o menos, treinta y cuatro mil quinientos ochenta y siete sucres treinta y tres centavos (S|| 34.587,33)—Para el pago de la Deuda Externa, treinta y tres mil trescientos treinta y tres sucres treinta y tres centavos (S|| 33.333,33).— Total: ciento cuatro mil seiscientos cincuenta y siete sucres setenta y cuatro centavos (S|| 104.657,74).

Las sumas anteriores tienen prioridad por principal e interés por los periodos expresados, sobre la garantía constituida en el presente contrato; teniéndose entendido que las rentas de Adua-

na actualmente son de S|| 4.000.000 al año. Terminados que sean dichos períodos, el Gobierno conviene en dar la prioridad a la garantía que se estipula en este contrato, sobre toda su renta de Aduanas, habiendo previamente pagado las cantidades antes dichas. La Compañía del Ferrocarril, debidamente autorizada por el Gobierno otorgará como garantía adicional una primera hipoteca sobre el Ferrocarril construido entre Durán y Chimbo, y sobre la parte que se construya, así como todas las propiedades anexas al Ferrocarril, incluso equipos, muelles y factorías, etc., a que hace referencia el artículo primero. Esta hipoteca sólo podrá constituirse en seguridad de las acciones garantizadas por el Gobierno.

Se emitirán acciones principales por un valor de S|| 12.282,000 pesos oro americano que es la suma garantizada por el Gobierno del Ecuador, de la manera aquí prevista. Las acciones principales serán pagaderas en treinta y tres años, en oro de los Estados Unidos de la misma ley y peso en uso actualmente. Dichas acciones principales se emitirán en un solo día, o sea en una misma fecha y serán firmadas por los empleados competentes de la Compañía del Ferrocarril, con los sellos oficiales respectivos y refrendadas por el Ministro de Hacienda y Crédito Público del Gobierno del Ecuador. En cada título constará que el capital e intereses están garantizados por el Gobierno del Ecuador con renta de Aduana y una hipoteca sobre el Ferrocarril, sus propiedades y pertenencias en él, incluso todo el material, muelles, factorías, adquiridos o por adquirir. Verificada la emisión, las acciones serán depositadas en poder de una Compañía de Crédito o Banco de la ciudad de Nueva York o en cualquiera otra que sea a satisfacción del Gobierno del Ecuador. Dicha Compañía de Crédito o Banco, certificando la legitimidad de cada acción, las entregará a la Compañía del Ferrocarril, en la fórmula estipulada en el artículo sexto, y, de acuerdo con las necesidades de la construcción de la obra. El Stock preferido que se emita de acuerdo con lo estipulado en el artículo 26 de este contrato, será depositado en el Establecimiento de Crédito o Banco, a la vez que lo sean las acciones principales, y será entregado en la forma prevista en el artículo sexto.

ARTICULO TERCERO

Los bonos o títulos de acciones, grabados o litografiados, serán marcados en el orden de series, con letras y números y

firmado por el Ministro de Hacienda y respectivo empleado de la Compañía.

En esta forma se entregarán en depósito al "National Provincial Bank" o al "The London Joint Stock Bank Limited" o al "The London and County Banking Company Limited" o al "Glyn, Mills, Currie & Company"; pudiendo un Agente de la Compañía del Ferrocarril cerciorarse de la legitimidad de cada uno de los bonos. El Banco depositario no podrá entregar los bonos de la Compañía, sino por orden colectiva del Ministro de Hacienda y del Ingeniero en Jefe de la misma; y al hacerlo, pondrá en cada uno de los bonos la anotación o contraseña convenientes con la respectiva fecha. Sin estas formalidades que constarán en los mismos bonos no tendrán valor ni surtirán efecto los que se entregaren. La comisión que cobraren los Bancos por este servicio, será pagada por la Compañía. La emisión de los bonos se hará después de ratificado este contrato.

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

Expirados los treinta y tres años previstos en el artículo 2º de este contrato, el Banco depositario entregará al Gobierno los bonos correspondientes al valor del ferrocarril de Durán a Chimbo. Las demás acciones serán canceladas y entregadas al Gobierno en conformidad con el mismo contrato.

ARTICULO CUARTO

Una vez que este contrato principie a surtir sus efectos, y hecha la emisión de acciones con los requisitos acordados adelante, estando debidamente grabadas y litografiadas, como

también firmadas (las firmas sobre los cupones podrán ser grabadas o litografiadas) y entregadas al Establecimiento de Crédito o Banco de que trata la cláusula segunda y habiendo el Gobierno cumplido la obligación estipulada en el artículo 13º la Compañía del Ferrocarril depositará a la orden del Gobierno del Ecuador en un Establecimiento de Crédito o Banco, en cualquiera de las ciudades antes mencionadas, a satisfacción del Gobierno del Ecuador la suma de S|| 500-000 pesos oro americano, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato. El depósito debe hacerse antes de que el Gobierno transfiera a la Compañía el Ferrocarril de Durán a Chimbo. El Poder Ejecutivo, llegado el caso, obligará a la Empresa a fin de que constituya el mencionado depósito.

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

ARTICULO QUINTO

El Poder Ejecutivo entregará a A. Harman la suma de dollars 2. 474. 964. 80, saldo de los dollars 12. 282.000 en que se ha contratado el precio total de la obra, distribuyendo el saldo mencionado en partes iguales entre el número de millas de vía, comprendidas entre Guamote y Quito, y a medida que dicha vía se construya; entendiéndose que la entrega se hará de conformidad con la cláusula 3a. del contrato.

La localización definitiva de la línea determinará el número de millas a que se refiere el inciso anterior; pero para el efecto del pago del saldo arriba indicado, se fija dicho número en ciento cuarenta y cinco millas; sin que, en ningún caso, tenga derecho el Empresario a exigir mayor cantidad que la que falte para completar los dollars 12.282.000 estipulados como precio total de la obra.

El Gobierno, como ya se ha dicho, hará el servicio de intereses y fondo de amortización quincenalmente y en la forma estipulada en la base 4a. de este contrato.

El precio total estipulado por el Ferrocarril y sus anexos, no

sufrirán alteración, sea cualquiera la extensión real de la línea de Durán a Quito.

Presupuesto en detalle del costo aproximado de cada milla de ferrocarril, desde Guayaquil hasta Quito, incluso ochocientos treinta puentes, más o menos, estaciones, vapores, muelles, desvíos y ferrocarriles de Durán a Chimbo mejorado, estudios, planos, localización de línea, etc., etc.:

Quito a Tambo Chasqui, cincuenta y un millas, a treinta mil quinientos sucres: un millón quinientos cincuenta y cinco mil quinientos sucres, que se marginan respectivamente	51 m.	\$ 30.500	\$ 1'555.500
Tambo Chasqui a Mocha, sesenta y ocho millas, a treinta y un mil doscientos sucres: dos millones ciento veintiún mil seiscientos sucres	68 m.	31.200	2'121.600
Mocha a Cajabamba, treinta y nueve millas, a cuarenta y seis mil sucres: un millón setecientos noventa y cuatro mil sucres	39 m.	46.000	1'794.000
Cajabamba a Guamote, veintidós millas, a veintisiete mil sucres: quinientos noventa y cuatro mil sucres	22 m.	27.000	594.000
Guamote hasta fin de la Carretera, cuarenta millas, a cincuenta y un mil sucres: dos millones cuarenta mil sucres	40 m.	51.000	2'040.000
Fin de la Carretera hasta Chimbo, ochenta millas, a sesenta y un mil sucres: cuatro millones ochocientos ochenta mil sucres	80 m.	61.000	4'880.000
Ramal a Riobamba, diez millas, a veinte mil sucres: doscientos mil sucres	10 m.	20.000	200.000

Ramal a Ambato, dos mil- llas, a veinte mil sucres:			
cuarenta mil sucres	2 m.	20.000	40.000
Desvíos, diez y ocho mil- llas, a veinte mil sucres:			
trescientos sesenta mil sucres	18 m.	20.000	360.000
	<hr/>		
Suman	330 m.		
Treinta estaciones en la vía del Ferrocarril, a quinientos sucres : quince mil sucres ..		500	15.000
Estación en Quito, diez mil sucres			10.000
Reparaciones del Ferroca- rril de Chimbo a Durán: se- tecientos veinte mil sucres ..			720.000
Vapores, muelles y estación en Guayaquil: cuatrocientos mil sucres			400.000
Equipo, material rodante, etc. etc., seiscientos mil sucres			600.000
Estudios, localización de lí- neas e inspección de la obra: seiscientos cincuenta y dos mil ochocientos sucres			652.800
Contingencias, el cinco por ciento: setecientos noventa y nueve mil cien sucres			799.100
Total del presupuesto: diez y seis millones setecientos ochenta y dos mil sucres			16.782.000
Valor del Ferrocarril de Du- rán a Chimbo			750.000
Oro Americano: total: diez y siete millones quinientos treinta y dos mil sucres			17.532.000
Este costo será representa- do del modo siguiente:			
Primero. Doce millones dos- cientos ochenta y dos mil pes- os, en acciones principales,			

que se emitirán debidamente garantizadas, como está previsto en este contrato

12.282.000

Segundo. Cinco millones doscientos cincuenta mil pesos del Stock de preferencia, que emitirá la Compañía del Ferrocarril y asegurará la manera prevista en este contrato

5.250.000

ARTICULO SEXTO

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

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, quien será nombrado de acuerdo con el Gobierno actuará como avaluador de los trabajos y 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 y 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 a los Agentes de ellas los bonos, importe de lo avaluado. Se tomará por base del avalúo la proporción de los valores fijados a los trabajos y materiales en las cláusulas de los artículos 5º y 6º de este contrato.

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

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

Primero.— Un millón de pesos, en acciones principales, y cuatrocientos veinte mil, en acciones de Stock preferido, para el costo de estudios, planos, mapas, localización de líneas, acciones y obras preliminares de construcción \$

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

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

Cuarto.— Setecientos mil pesos en acciones principales y doscientos ochenta mil pesos en acciones de Stock preferido, para la construcción de muelles, estaciones y diques férreas en Guayaquil ..

Quito.— Cuatro millones quinientos mil pesos en acciones principales y dos millones doscientos veinte mil pesos en acciones de Stock preferido que se repartirán proporcionalmente e irán entregando a la Compañía del Ferrocarril, por cada milla de ferrocarril que se principie entre Chimbo y Guamate

Sexto.— Tres millones quinientos cincuenta mil pesos en acciones del Stock preferido que se



1'000.000 \$ 420.000

750.000

1'220.000 600.000

700.000 280.000

4'500.000 2'220.000

repartirán proporcionalmente e irá entregándose a la Compañía por cada milla de Ferrocarril que se principie entre Guamote y Quito

3'550.000 1'500.000

Séptima.— Doscientos mil pesos en acciones principales y ochenta mil, en acciones de Stock preferido, para la construcción de un ramal de línea principal hasta Riobamba

200.000 80.000

Octava.— Trescientos sesenta y dos mil pesos en acciones principales y ciento cincuenta en acciones del Stock preferido para la compra de material rodante, construcción de depósitos, factorías, estaciones, corrales, enseres y útiles que se requieran

362.000 150.000

Correspóndele, pues, al Gobierno y a la Compañía del Ferrocarril; doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, valor de las acciones principales y cinco millones doscientos cincuenta mil pesos a la Compañía del Ferrocarril en acciones del Stock preferido, lo que da diecisiete millones quinientos treinta y dos mil pesos oro, valor del presupuesto como costo total de la obra \$ 12'282.000 \$ 5'250.000

Suman \$ 17'532.000

ARTICULO SEPTIMO

El Gobierno del Ecuador conviene en pagar a la Compañía del Ferrocarril, el seis por ciento anual de intereses y el uno por ciento anual de amortización.

En caso de que las entradas del Ferrocarril no fueren suficientes para cubrir los gastos de reparación y explotación de la

línea, el déficit que de ello resulte será cubierto por la Compañía "The Guayaquil and Quito Railway Company".

ARTICULO OCTAVO

Se entiende por gastos de explotación, los sueldos del Ingeniero en Jefe y los Ayudantes necesarios, del Superintendente General y Ayudantes, de un Ingeniero Inspector, el número necesario de Tenedores de libros y auxiliares, sirvientes, trabajadores y los empleados necesarios que requiera la administración; así como Ingenieros y fogoneros, guardas, reparadores y telegrafistas para el servicio del ferrocarril, y todos los materiales que sean absolutamente indispensables. Los gastos de explotación se referirán solamente a la parte del Ferrocarril concluida y entregada al servicio público a satisfacción del Gobierno. Los sueldos comprendidos en dicha explotación se acordarán y fijarán del mismo modo que la tarifa de pasajes y fletes.

El número de empleados para la explotación del Ferrocarril será determinado de acuerdo con el Gobierno.

ARTICULO NOVENO

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

ARTICULO DECIMO

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

El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto fiscal y municipal durante el término de este contrato; y a todos los empleados de la Compañía se les exonerará del servicio militar obligatorio por igual período de tiempo, excepto en el caso de guerra internacional.

ARTICULO ONCE

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

ARTICULO DOCE

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

1º En un fondo común de siete millones treinta y dos mil pesos del cual corresponderá y será entregado al Gobierno el cuarenta y nueve por ciento; y a la Compañía las unidades restantes o sea el cincuenta y uno por ciento; y 2º— En un fondo preferido del valor de cinco millones doscientos cincuenta mil pesos con el interés del siete por ciento anual, que corresponderá y será entregado a Archer Harman y sus asociados, sucesores o sus representantes legales en la proporción que se convenga entre ellos.

Todas las entradas del producto del ferrocarril se invertirán como siguen:

1º en los gastos de explotación y conservación de la línea.

2º Para el pago de intereses sobre las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

3º Para el pago del uno por ciento sobre el fondo de amortización.

4º Para atender al servicio de los intereses del siete por ciento sobre los cinco millones doscientos cincuenta mil sucres, oro americano del fondo preferido; que caso de no ser cubiertos en algún período, se sumarán o acumularán para hacerlo con las utilidades de los períodos subsiguientes.

5º Para atender al servicio de los intereses del fondo común de los siete millones treinta y dos mil pesos oro americano.

Estos pagos continuarán haciéndose de la manera expresada hasta cancelar las acciones principales, por medio del fondo de amortización. Pagada que sea la deuda, las acciones serán entregadas al Gobierno debidamente canceladas y desde entonces las utilidades netas se aplicarán al pago de dividendos.

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

Se entiende que cuando el exceso de los rendimientos del Ferrocarril alcancen a cubrir el dividendo del siete por ciento del Stock preferido; así como los intereses y fondo de amortización estipulados, queda el Gobierno relevado de la obligación de pagarlos; y en este caso serán cubiertos por la Compañía, quedando sólo obligado aquel a completarlo, cuando el exceso de la entrada no llegue a cubrirlo.

Sea que las utilidades alcancen o no a cubrir, los dividendos del fondo preferido y del común quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos, o las acciones correspondientes, a la espiración de los setenta y cinco años prefijados anteriormente.

ARTICULO TRECE

Las sesenta y cinco millas de ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo, serán transferidas por el Gobierno con títulos saneados a la Compañía del Ferrocarril tan pronto como ésta se organice libre de toda clase de reclamación y gravámen; y el valor estipulado en el artículo 6º será pagado por la referida Compañía en acciones principales de la Empresa. Estas acciones las depositará el Gobierno en poder del Banco o Es-

tablecimiento de Crédito, de la manera estipulada en el artículo 2º, en calidad de garantía adicional que otorga el Gobierno del Ecuador para el fiel cumplimiento de este contrato.

ARTICULO CATORCE

El Gobierno del Ecuador asegurará a la Compañía en toda la extensión de la línea desde Durán hasta Quito, el dominio legal, sobre los terrenos necesarios para oficinas, estaciones, talleres, corrales, muelles y factorías en cada pueblo y ciudad, incluyendo Quito y Guayaquil libre de todo costo para el servicio del ferrocarril. Lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior, no confiere a la Compañía, o a quien la presente, la facultad de enagenar el Ferrocarril en ninguna de sus partes; salvo el derecho de hipoteca y los demás expresamente concedidos por este contrato.

El Gobierno se obliga a expropiar y pagar el valor de todos terrenos que desde Colta a Quito se ocupen con la línea del Ferrocarril; bien entendido que la obligación que contrae aquí el Gobierno se refiere única y exclusivamente a los terrenos que la Compañía pudiese ocupar separándose del camino o carretera nacional en la extensión en que ésta pudo ser ocupada, conforme a este contrato y con vista de los planos de la localización definitiva, que se harán por el Ingeniero de la Compañía del Ferrocarril; todo, conforme al presente contrato.

La expropiación y pago a que se refiere este artículo se harán en la forma y modo que se expresan en el Decreto Ejecutivo de 9 de Diciembre de 1904, en el Supremo de 20 de Marzo de 1906, y en los Ejecutivos de 30 de Agosto de 1907 y 22 de Mayo de 1911.

ARTICULO QUINCE

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

ARTICULO DIEZ Y SEIS

El Ferrocarril estará concluído en el término de diez años desde la fecha de este contrato; perdiendo de lo contrario la Compañía constructora el depósito de los quinientos mil pesos oro, o la parte de él que haya quedado en la fecha que ocurra esta falta; además de todos sus derechos y acciones.

ARTICULO DIEZ Y SIETE

Los estudios preliminares y la localización de la línea del Ferrocarril de Chimbo a Quito se harán por el Ingeniero de la Compañía dentro de nueve meses contados desde la fecha en que se ratifique este contrato. Aprobados que fueren estos trabajos por el Ingeniero que designará el Gobierno procederá el de la Compañía a los estudios y localización definitivos de la línea del Ferrocarril. Cualquiera diferencia que se suscitare a este respecto se resolverá por un tercer Ingeniero nombrado por los primeros. Los nombramientos de los Ingenieros de la Compañía serán aprobados respectivamente por las partes contratantes. Sin este requisito no podrán entrar en el desempeño de su cargo.

Si la Compañía del Ferrocarril no principia los trabajos de construcción dentro de un año desde la fecha de ratificación de este contrato por ambas partes, pagará al Gobierno una multa de cinco mil pesos oro por cada mes de demora y si al espirar el segundo año, la Compañía no ha principiado aún la obra, perderá a favor del Gobierno del Ecuador el monto del depósito en oro que exista constituido en garantía y se considerará resuelto este contrato. La pérdida del depósito y la acción resolutoria tendrá lugar si la obra se suspendiere por más de un año.

Este artículo no afecta los derechos de los tenedores de acciones a virtud de la hipoteca otorgada a favor de ellos.

ARTICULO DIEZ OCHO

Concluído el Ferrocarril, la Compañía lo explotará por un periodo de 75 años contados desde la fecha de su conclusión; al vencimiento de los cuales, la Compañía entregará al Gobier-

no sin indemnización alguna, los Bonos cancelados del Stock preferido de S|| 5.250.000 pesos oro, y el Ferrocarril en toda su extensión de Guayaquil a Quito en perfecto estado de servicio, libre de todo gravamen, con todas sus pertenencias y demás propiedades, siempre que hayan sido pagados todos los bonos de las acciones principales garantizadas por el Gobierno.

ARTICULO DIEZ Y NUEVE

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

ARTICULO VEINTE

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

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

Todos los artículos pertenecientes al Gobierno y a las Municipalidades pagarán la mitad del precio de tarifa, y las órdenes para estos casos serán firmadas por la autoridad civil o militar del lugar de la procedencia de la persona o artículos.

ARTICULO VEINTIUNO

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

La Compañía del Ferrocarril no podrá ocupar para la línea entre Colta y Quito, las carreteras, caminos y puentes nacionales.

Cuando en casos determinados, según los planos de la localización definitiva de la línea que será aprobada, previamente, por el Ingeniero de Gobierno y el Ministro de Obras Públicas, dicha línea tenga que cruzar las carreteras o caminos a nivel, no lo verificará con un ángulo inferior a cuarenta y cinco grados, conforme a las reglas técnicas; y cuando fuere a un nivel inferior o superior, al de las carreteras o caminos, deberán cruzarse aquéllas o éstos por medio de un túnel o por puentes elevados. En todo caso, las carreteras o caminos cruzados por la línea del Ferrocarril, quedarán en condiciones perfectas, para que por ellas puedan transitar, sin dificultad ni riesgo alguno, vehículos de todas clases.

ARTICULO VEINTIDOS

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

Por lo demás, todas las obras, como estaciones, acueductos y puentes serán muy bien construídos, a satisfacción del Ingeniero en Jefe de la Compañía y del Gobierno, los cuales darán informe cada tres meses. Si los Ingenieros no estuvieren de acuerdo en los Informes, los mismos nombrarán un tercero que dirima la discordia.

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

ARTICULO VEINTITRES

En cada tren habrá un Departamento con la suficiente capacidad para que en él viaje un empleado, conduciendo libremente, la correspondencia postal.

ARTICULO VEINTICUATRO

Se pondrán trenes expresos, gratis, siempre que viajen el Presidente o Vicepresidente de la República o los Ministros de Estado.

Los Senadores y Diputados tendrán también pasaje libre en los trenes del Ferrocarril.

ARTICULO VEINTICINCO

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

Desde que el Gobierno entre en posesión de dichas acciones, percibirá el siete por ciento anual de las utilidades netas del Ferrocarril, que correspondía a los Tenedores de acciones principales, y después de cubiertos los dividendos, que corresponden al Stock preferido.

ARTICULO VEINTISEIS

Las controversias o desacuerdos que surgieren, entre las dos partes contratantes, serán resueltos por el Presidente del Ecuador y el de los Estados Unidos; y si éstos, no se pusieren de acuerdo o no aceptaren el cargo de Arbitros, nombrarán cada uno un Arbitro para que resuelva toda dificultad; y no habiendo acuerdo entre éstos, los mismos Presidentes elegirán un tercero en discordia.

ARTICULO VEINTISIETE

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

Los principales talleres que la Compañía del Ferrocarril tienen en Durán se trasladarán definitivamente a la ciudad de Riobamba dentro del término de doce meses, así como también se localizarán en la misma, de manera permanente los talleres principales que en lo sucesivo estableciere la Compañía.

Todas las oficinas principales de la Administración general de la Compañía establecidas ya, se trasladarán definitivamente a la expresada ciudad dentro del término fijado en el inciso anterior; y se radicarán en ella así mismo las que en lo venidero se establecieren.

Todos los trenes ordinarios o extraordinarios o expresos, de pasajeros y de carga que hagan viaje de Guayaquil a Quito, y viceversa pasarán por la ciudad de Riobamba.

La estación actual de Colta se trasladará a Riobamba dentro de dos meses contados desde la fecha de la promulgación del Decreto que apruebe este contrato.

El Gobierno ordenará la retención de cincuenta mil dollars en bonos, en poder de los señores Glyn, Mills, Currie & C^o; en garantía del cumplimiento de esta cláusula por parte del señor Archer Harman; cantidad que en caso de no cumplirse en cualquiera parte su contenido, quedará en beneficio exclusivo de la Municipalidad del cantón de Riobamba.

El plazo de que se habla en los incisos primero y segundo de este artículo terminará el diez de Agosto de mil novecientos seis.

ARTICULO VEINTIOCHO

El Ferrocarril no se construirá en ningún caso, de vía más angosta que de cuarenta y dos pulgadas inglesas, debiendo ser de vía permanente, para un ferrocarril de primera clase con todas las seguridades para un buen tráfico. Lo mismo se entenderá respecto al Ferrocarril de Durán a Chimbo.

La gradiente del Ferrocarril no podrá pasar del 3%, salvo los rarísimos casos en que de común acuerdo, los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía, juzgaren necesaria una gradiente mayor, que no podrá exceder del 4%.

Autorízase a la Compañía del Ferrocarril para que pueda variar la gradiente de la manera que se expresa:

a) Podrá usar de la sección entre el río Chimbo y Guamate del 4 al 5% en 11 millas, del 5 al 5 y un tercio en 5 millas y el 5 y medio en 2 millas.

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

c) Por toda falta en el servicio público, a causa del aumen-

to de gradiente, será responsable la Compañía, quien indemnizará los perjuicios ocasionados a la Nación.

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

Quando las curvas tengan menos de cien metros de radio, la gradiente no excederá del 2%. Las curvas tendrán por lo común un radio de cien metros y en ningún caso menos de sesenta. Cuando las curvas sean en forma de S, cada curva estará separada por una línea recta de cuarenta metros por lo menos. Los cortes para la construcción de la mesa, deben tener de ancho dos metros por lado, desde el centro de los rieles; y en las laderas tres metros por lo menos, donde lo requiera la seguridad del tráfico. Los cortes, excepto en roca, llevarán un talud mínimo de un cuarto por 1. El talud de los terraplenes será de 1 y medio por 1. Los túneles serán de 4 metros de ancho, tendrán garitas cortadas, y una altura de dos metros contados desde la parte superior del carro. Los rieles serán de acero de superior calidad, en forma T, con el peso de 50 libras por yarda. En cada milla habrá por lo menos 2.140 durmientes, de la mejor madera (llamada incorruptible en el país) cada uno de seis pies y cuatro pulgadas de largo, ocho pulgadas de ancho, y seis de espesor (6x8). El espesor y el ancho del lastre serán determinados, de común acuerdo por los Ingenieros del Gobierno y de la Compañía.

La Compañía se obliga a cambiar por su cuenta en la sección de Bucay y Guamote todos los puentes de madera hasta ahora construídos, y que se construyan en adelante, y así mismo reconstruir o rellenar con tierra, las estacadas de madera que existen, debiendo los puentes ser de acero y muro de concreto o albañilería. Así mismo construirá todos los muros de defensa y protección de la línea que fueren necesarios; todo de acuerdo con el contrato respectivo.

ARTICULO VEINTINUEVE

Para los efectos de la cláusula décima, la Compañía del Ferrocarril o sus Agentes, presentarán al Cónsul del Ecuador donde se hagan las compras de materiales a cualquiera de sus representantes destinados al efecto, las facturas originales de la

casa o fábrica vendedora, en vista de las cuales certificará dicho Cónsul o representante, la efectividad de la compra o contrata, que servirá de precedente, sin la cual no podrá hacerse la introducción libre por las Aduanas de la República.

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

ARTICULO TREINTA

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

ARTICULO TREINTA Y UNO

El Gobierno del Ecuador autoriza a Archer Harman y sus asociados, antes de la organización de la Compañía, y a la misma Compañía, después de organizada, para transferir este contrato, a cualquiera persona o Corporación, siempre que gocen de reputación y crédito, con los mismos derechos, obligaciones y seguridades estipuladas en este contrato.

La transferencia no podrá hacerse sin aprobación del Gobierno del Ecuador.

ARTICULO TREINTA Y DOS

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

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

ARTICULO TREINTA Y TRES

La Compañía ratificará este contrato dentro del término de noventa días, contados desde la celebración de la escritura. Vencido dicho término sin que se hubiese hecho la ratificación, quedará sin valor ni efecto.

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

HIPOTECA

The Guayaquil And Quito Railway Company

En favor de "United States Mortgage and Trust Company"

El infrascrito Secretario de esta Gobernación certifica: que en el archivo de su cargo se encuentra original el oficio siguiente:— República del Ecuador.— Ministerio de Hacienda. Sección General.— Número cuarenta y cuatro. Quito, a quince de Enero de mil novecientos uno.— Señor Gobernador de la Provincia del Guayas.— Para los efectos consiguientes, transcribo a usted el acta por la que se aprueba la escritura de hipoteca del Ferrocarril del Sur y se ordena la protocolización e inscripción de aquella.— Dice así:— Ministerio de Hacienda.— Vista la traducción de la escritura de hipoteca celebrada en New York a veinte y cinco de Octubre del año mil ochocientos noventa y nueve, entre la "Guayaquil and Quito Railway Company" y la "United States Mortgage Company"; contrato que se halla debidamente legalizado por el Cónsul del Ecuador respectivo. Y teniendo en cuenta que dicha escritura se ha otorgado en conformidad con la minuta aprobada por el Gobierno del Ecuador, en Quito, a veinte de Octubre de mil ochocientos noventa y nueve, y cuyo tenor es como sigue:— El contrato adicional, según el decreto respectivo del Congreso del Ecuador, celebrado entre la República del Ecuador y la "Guayaquil and Quito Railway Company" el día veinte y seis de Noviembre, de mil ochocientos noventa y ocho, en el artículo quince dice lo siguiente:— Que el Gobierno está autorizado para

aceptar la hipoteca que la Compañía establezca sobre el ferrocarril en conformidad con el artículo segundo del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.— Dicha hipoteca se dará sólo en seguridad de las acciones principales garantizadas por el Gobierno. Por tanto, la República del Ecuador, debidamente autorizada por el referido Decreto del Congreso de la República, aprueba la presente hipoteca hecha por la "Guayaquil and Quito Railway Company" el día dos de Enero de mil ochocientos noventa y nueve, conforme en todo a los contratos de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete y veinte y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.— La referida hipoteca constituye la garantía por pesos doce millones doscientos ochenta y dos mil (\$ 12'282.000,00) de bonos emitidos por la "Guayaquil and Quito Railway Company" y garantizados por la República del Ecuador.— Firmado por triplicado en el Despacho del Ministerio de Hacienda, en Quito, a veinte de Octubre de mil ochocientos noventa y nueve.— (Aquí un sello).— J. Peralta, Ministro de Hacienda.— Carlos Monteverde R., Subsecretario.

C O N T R A T O

AD-REFERENDUM, DE TRANSACCION, ACERCA DE LAS DIFERENCIAS SURGIDAS, ENTRE EL SUPREMO GOBIERNO Y LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DEL SUR

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, a treinta de Septiembre de mil novecientos ocho; ante mí el Escribano Luis Paredes Rubianes y testigos que suscriben, comparecen: por una parte, los Señores Doctor Don Alejandro Reyes Villareal, Ministro de lo Interior, Obras Públicas, etc., Don Tomás Gagliardo, Ministro de Hacienda, en nombre y representación del Supremo Gobierno del Ecuador, y en virtud de la autorización expresa que les ha conferido el Señor General Presidente de la República, la cual se inserta en este instrumento; por otra, el Señor Don Archer Harman, en su calidad de mandatario de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, cuyo poder se agrega a esta escritura; y por otra el Señor Don James Padgett Cooper, como mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros y del Comité de los Tenedores de Bonos de primera hipoteca de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito: cuyo poder también se agregará: el Señor Harman comparece con su intérprete Señor Don Ramón Rafael Vallarino, y el Señor Cooper con el suyo Señor don Alfred N. Paget; todos los comparecientes, mayores de edad, casados, a excepción del Señor Paget que es soltero, vecino de la ciudad

de Londres, Reino de Inglaterra, el Señor Cooper que ocasionalmente se encuentra en este lugar, y avecindados en esta ciudad los demás señores: todos conocidos por mí, de lo que doy fé, y otorgan, advirtiéndose que los Señores Harman y Cooper proceden por medio de sus mencionados intérpretes, por ignorar aquellos el idioma Castellano; que tienen a bien elevar a escritura pública el contrato contenido en la siguiente minuta que me presentaron: — Señor Escribano: — Sírvase usted extender en el registro de escrituras públicas; una de la cual conste el contrato siguiente:

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, a treinta de Setiembre de mil novecientos ocho, comparecieron: por una parte, el Señor Ministro de Obras Públicas y el Señor Ministro de Hacienda, plenamente autorizados por el Gobierno del Ecuador; por otra parte, el Señor Archer Harman, mandatario de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, del Estado de New Jersey, de los Estados Unidos de América del Norte; y por otra parte el mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros y del Comité de los Tenedores de Bonos de primera hipoteca de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, Comité y Consejo que obran en combinación en este contrato; y expresaron que en esta escritura se designaría a la primera parte contratante, con las palabras "el Gobierno"; a la segunda parte, con el nombre de "la Compañía" y a la tercera parte, con las de "el Consejo y el Comité". Expresaron además, que la designación "Bonos del Ferrocarril", significará los bonos de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, emitidos según los contratos primitivos de mil ochocientos noventa y siete y mil ochocientos noventa y ocho respectivamente; y que las sumas de dinero que se expresaren en este contrato, serán de pesos en oro americano; y tomando en cuenta los comparecientes:

1º Que los contratos fechados el catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete y el veinte y seis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, se celebraron, entre el Gobierno y Archer Harman, representando éste a un Sindicato Americano (que fue incorporado después bajo las leyes de New Jersey, Estados Unidos de América del Norte, con el nombre de "The Guayaquil and Quito Railway Company") para la construcción de la línea férrea a Quito;

2º Que el capital de la Compañía del Ferrocarril se fijó en

doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos divididos en cinco millones doscientos cincuenta mil pesos del Stock preferido, y siete millones treinta y dos mil pesos de Stock común; y que la Compañía, además, ha emitido bonos de primera hipoteca, por el valor de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos;

3º Que el pago del principal e intereses sobre estos doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos en bonos principales del Ferrocarril fue garantizado por el Gobierno, con una primera garantía sobre sus rentas de Aduana (sujetas al tiempo de firmarse los respectivos contratos, a ciertas garantías temporales) y, además, por una primera hipoteca sobre el ferrocarril y sus pertenencias;

4º Que la Compañía del Ferrocarril se comprometió a concluir la línea hasta Quito, dentro del plazo estipulado y que debía terminar el catorce de junio de mil novecientos siete; y que, en virtud de varias causas, la línea férrea no llegó a Quito sino el diez y siete de junio de mil novecientos ocho;

5º Que por esta demora en la terminación de la línea y otras causas, han surgido varias diferencias entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril; las que, según lo estipulado en el artículo veinte y siete del contrato de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete han sido sometidas a un tribunal de árbitros;

6º Que los intereses sobre los Bonos del Ferrocarril fueron debidamente pagados hasta el mes de enero de mil novecientos siete; pero que, a fin de proveer a la Compañía de los fondos necesarios para la construcción de la línea, el Gobierno le entregó la suma correspondiente al servicio de los bonos vencidos el dos de julio de mil novecientos siete;

7º Que el servicio de los Bonos, correspondiente al dos de enero y dos de julio de mil novecientos ocho, no ha sido pagado;

8º Que el once de enero de mil novecientos ocho, se celebró un arreglo entre el Gobierno y la Compañía, estipulando, entre otras cosas: (a).— La emisión de Bonos de preferencia (prior lien bonds) por la Compañía del Ferrocarril, para reparar y equipar la línea férrea, y cancelar las deudas de dicha Compañía; (b).—La emisión de un nuevo empréstito, hecha por el Gc-

bierno en cambio de los cupones de los Bonos del Ferrocarril de la Serie General, vencidos desde el dos de enero de mil novecientos ocho hasta el dos de enero de mil novecientos nueve, inclusive, y para el pago de los intereses de los Bonos de preferencia referidos; (c).— La entrega a la Compañía del Ferrocarril de Certificados de Tesorería, para el pago de los intereses vencidos el dos de enero de mil novecientos ocho sobre los Bonos del Ferrocarril de la Serie Especial, y de otras obligaciones de la Compañía;

9º Que, en virtud de estas estipulaciones y para los dos objetos indicados, el Gobierno ha entregado a los señores E. H. Norton y Compañía de Nueva York dos millones trescientos diez mil trescientos treinta y dos suces o sean un millón veinte y seis mil seis pesos oro americano, en Bonos que ganan el cuatro por ciento de intereses y el cuatro por ciento de amortización, garantizados por el monopolio de la sal, y ha entregado, además a Mr. Archer Harman, certificados de Tesorería por el valor de trescientos ochenta y cinco mil suces, garantizados por el cuarenta y tres por ciento de las entradas de Aduana;

10º Que el arreglo de once de enero de mil novecientos ocho, ya mencionado, no ha sido aceptado por el Consejo de Tenedores de Bonos y el Comité, los que han pedido ciertas modificaciones;

11º Que los Bonos del Ferrocarril por valor de ocho millones seiscientos ochenta y ocho mil pesos, han sido depositados en poder del Consejo y Comité, los que están plenamente autorizados, según las condiciones del depósito, para representar y obrar en nombre de los Tenedores de dichos Bonos;

12º 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; considerando las partes contratantes la necesidad y conveniencia de un arreglo amigable, mediante concesiones mutuas, para colocar a la Compañía sobre una base sólida y satisfactoria, han convenido en las siguiente bases de transacción definitiva de todas las diferencias pendientes.

ARTICULO PRIMERO

Los Tenedores de Bonos se convienen en recibir en pago de los cupones de los bonos del Ferrocarril, de la Serie General, vencidos el dos de enero y el dos de julio de mil novecientos ocho y del que vencerá el dos de enero de mil novecientos nueve, nuevos bonos que en adelante se llamarán "Certificados de la Sal", esto es, convienen en que los tres cupones, correspondientes a las fechas arriba mencionadas y que ascienden a noventa pesos sobre cada bono del Ferrocarril, serán entregados en cambio de noventa pesos, o sean ciento ochenta y ocho sucres en "Certificados de la Sal".

ARTICULO SEGUNDO

Los Certificados de la Sal, ascendientes al valor de dos millones trescientos diez mil trescientos treinta y dos sucres, (a saber: doce mil doscientos ochenta y nueve Bonos de ciento ochenta y ocho sucres o sean noventa pesos cada uno), los cuales han sido entregados por el Gobierno a los señores E. H. Norton y Compañía de New York serán entregados al Consejo, el que se obliga al cumplimiento de los varios detalles conexiónados con el cambio de los tres cupones mencionados en el artículo primero, y con la administración del servicio de los "Certificados de la Sal", de la manera que crea más conveniente. El saldo que quedare de la emisión de los Certificados de la Sal, después de proveer para el cambio de dichos cupones, quedará a la disposición del Consejo, para el pago, en efectivo, de los intereses vencidos sobre los Bonos de la Serie Especial del Ferrocarril, y para el pago de los gastos incidentales de la operación. El saldo de los "Certificados de la Sal", después de hechos los objetos arriba mencionados será entregado a la Junta Directiva, según la nueva organización estipulada en el Artículo 14.

ARTICULO TERCERO

El primer cupón sobre los "Certificados de la Sal" vencerá el dos de julio de mil novecientos nueve, y en caso de que se hu-

biesen agotado los cupones antes de la redención de los "Certificados de la Sal", por medio del Fondo de Amortización, el Gobierno proveerá nuevos cupones, libre de gastos, para los Tenedores de Bonos. El Fondo acumulado del cuatro por ciento de amortización, se invertirá mediante licitaciones, cuando el precio de los bonos fueren menos de la par, y por sorteos para pagos a la par, cuando el precio estuviere a la par o más. El Gobierno ayudará al Consejo, en cuanto estuviere a su alcance, para conseguir la cotización de los "Certificados de la Sal" en el London Stock Echange, y los dichos certificados llevarán timbres ingleses.

ARTICULO CUARTO

El Gobierno se compromete de una manera irrevocable, a depositar todos los meses en un Banco de Guayaquil, durante la existencia de los "Certificados de la Sal", el producto íntegro de la venta de la sal, y seis días después de que dicho Banco haya recibido el depósito, lo remitirá al Consejo, en letras bancarias sobre Londres, por el oro necesario para el pago de la doceava parte de los intereses y fondos de amortización sobre dichos Certificados, junto con el uno y medio por ciento de comisión sobre dicha suma, para cubrir los gastos del servicio, es decir, el Banco remitirá mensualmente la suma de siete mil cuatrocientos ochenta y cuatro pesos, para los objetos indicados. El monto requerido para hacer el servicio de los "Certificados de la Sal", cada semestre, es de cuarenta y cuatro mil novecientos cuatro pesos, y estará en manos del Consejo por lo menos quince días antes del vencimiento de cada cupón, y, como existe una obligación anterior del Gobierno que grava el monopolio de la sal, se compromete a cancelar dicha obligación hasta el treinta y uno de diciembre de este año, de manera que, para el primero de enero de mil novecientos nueve y en lo subsiguiente, los Tenedores de los Certificados de la Sal gozarán del producto total del monopolio de la sal, hasta que sean pagados completamente dichos Certificados de la Sal. El Gobierno garantiza también, que, mientras no se verifique la total cancelación de dichos certificados, no se comprometerá el monopolio de la sal, quedando siempre de preferencia, el gravamen a favor de los Certificados de la Sal.

ARTICULO QUINTO

Los Tenedores de Bonos se comprometen a entregar al Gobierno, sin reclamo alguno, el cupón vencido el dos de julio de mil novecientos siete, sobre los Bonos de la Serie General, habiendo sido entregada la cantidad correspondiente al primer semestre del año mil novecientos siete, a la Compañía del Ferrocarril, para el servicio de la construcción. En consecuencia, queda entendido que los Tenedores de Bonos entregarán al mismo tiempo el cupón vencido el dos de julio de mil novecientos siete para obtener el Certificado de la Sal, correspondiente, por el valor de noventa pesos, conforme al artículo primero de este contrato. Caso de que faltare por entregarse alguna parte de los cuatro cupones en referencia, el depositante dará una garantía bancaria u otra a la satisfacción del Consejo, relevando al Gobierno de toda responsabilidad.

ARTICULO SEXTO

Los cupones arriba mencionados, después de haberse cambiado por los Certificados de la Sal, serán entregados al Gobierno, con la cancelación debida a medida que los Certificados de Sal fueren redimidos por el fondo de amortización.

ARTICULO SEPTIMO

Los Tenedores actuales de Bonos del Ferrocarril, de la Serie General, convienen, también, en la emisión de Bonos de preferencia de la Compañía del Ferrocarril por un valor nominal de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos, consistentes en dos mil cuatrocientos ochenta y seis bonos de mil pesos cada uno, que tendrán una hipoteca de preferencia sobre el Ferrocarril y todas sus pertenencias y también sobre las rentas de Aduana, con que el Gobierno ha garantizado el pago de intereses y amortización de los Bonos del Ferrocarril. Para proveer al servicio de los Bonos de preferencia, sin aumentar la cantidad anual, que, según los contratos primitivos, debe dar el Gobierno para el pago de intereses y amortización, los Tenedores de Bonos existentes, de la Serie General, convienen en rebajar los intereses sobre sus bonos, al cinco por ciento anual.—

Una vez pagados los Bonos de preferencia, cuyo valor sube a dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos, el Gobierno seguirá pagando solamente el interés del cinco por ciento y el uno por ciento de amortización, conforme a lo expresado en el párrafo anterior.

ARTICULO OCTAVO

Los Bonos de Preferencia, citados en el artículo anterior, ganarán el interés del seis por ciento anual, y se amortizarán con un fondo de dos y medio por ciento, por medio de licitaciones, cuando el precio estuviere a menos de su valor nominal, por medio de sorteos, para el pago a la par, cuando el precio estuviere a la par o más. Los cupones semestrales se pagarán el dos de enero y el dos de julio de cada año, y el primer cupón vencerá el dos de julio de mil novecientos nueve. En caso de pago mediante sorteos, éstos se verificarán el dos de diciembre y el dos de junio de cada año, y los Bonos sorteados, con los intereses vencidos, se pagarán al vencimiento del siguiente cupón, desde cuya fecha cesarán los intereses. Los sorteos serán en Londres y los números de los Bonos sorteados se publicarán en tres de los principales periódicos de Londres. Los bonos de Preferencia podrán ser pagados en cualquier tiempo a razón de mil cincuenta pesos por cada Bono de mil pesos, previo aviso con anticipación de seis meses.

ARTICULO NOVENO

Los bonos de preferencia no se venderán a un precio menor del noventa por ciento (excepto comisión, corretaje y otros gastos conexiónados con la emisión, todo lo cual no excederá del cinco por ciento más), salvo el consentimiento de las partes contratantes. Los bonos de preferencia se emitirán por los señores E. H. Norton y Compañía de New York, de la manera y bajo las condiciones previstas en este contrato.

ARTICULO DECIMO

Los Bonos de Preferencia se invertirán de la manera siguiente:

1º En recoger el valor de doscientos treinta y tres mil pesos de los Bonos existentes, de la Serie Especial. Los señores

res E. H. Norton y Compañía entregarán al Concejo una cantidad suficiente de Bonos de preferencia para el retiro indicado, el que deberá hacerse en la manera que el Concejo crea más practicable y conveniente.

2º En la compra de nuevo material rodante para la reparación, y mejoras de la línea férrea, traslado de talleres etc., para lo cual, los señores E. H. Norton y Compañía asignarán la cantidad de quinientos cincuenta y ocho mil pesos en bonos de preferencia. El total de estos Bonos o su producto íntegro, será aplicado por la Junta Directiva, reconstituida según el artículo catorce de este contrato, para las obras indicadas, según el plan aquí anexo; pero caso de que la Junta Directiva creyere conveniente sustituir otras obras a las constantes en el plan anexo, dando preferencia a las más urgentes y útiles, tendrá amplios poderes para hacerlo, previa aprobación del Gobierno. El Gobierno y la Compañía del Ferrocarril ofrecerán toda clase de facilidades para el examen de la línea por un experto nombrado por los tenedores de Bonos, caso que éstos lo desearan.

3º Para el pago de los gastos conexiónados con la negociación y cumplimiento de este contrato; para este objeto, los señores E. H. Norton y Compañía entregarán al Consejo la suma de ciento treinta mil pesos en Bonos de preferencia, con lo cual el Consejo se compromete a proveer el gasto en grabar e imprimir los Bonos, pagar los timbres ingleses, gastos de anuncios y otros provenientes de la emisión.

4º Para la provisión del capital necesario, para la administración del ferrocarril. Para este objeto, los señores E. H. Norton y Compañía entregarán a la Nueva Junta Directiva la suma de trescientos sesenta y dos mil pesos en Bonos de preferencia.

5º Para el pago de lo que la Compañía del Ferrocarril debe por cuenta de materiales, obreros, etc. Para este objeto, los señores E. H. Norton y Compañía aplicarán el saldo de los Bonos de preferencia no requeridos para lo arriba indicado. El total de esos bonos se aplicará para el pago de las deudas de la Compañía del Ferrocarril.

ARTICULO ONCE

Los Bonos del Ferrocarril, redimidos por el fondo de amortización y cuyo valor asciende a un millón cuatrocientos setenta mil pesos, serán cancelados y devueltos al Gobierno; con lo cual la primitiva deuda de doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos quedará reducida a diez millones ochocientos ocho mil

pesos. El Gobierno en ningún caso, se obliga a pagar más de lo estipulado en los contratos de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete y veintiséis de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho; esto es el seis por ciento de intereses y el uno por ciento de amortización sobre los doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, lo que equivale a ochocientos cincuenta y nueve mil setecientos cuarenta pesos por año.

En adelante, el pago de intereses y fondo de amortización, cuyo monto sube a ochocientos cincuenta y nueve mil setecientos cuarenta pesos por año, se hará en esta forma:

Seis por ciento intereses sobre dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos.

De Bonos de preferencia, ciento cuarenta y nueve mil ciento sesenta pesos.

Dos y medio, por ciento, fondo de amortización sobre los mismos Bonos, sesenta y dos mil cien pesos. Estas dos partidas suman doscientos once mil doscientos sesenta pesos.

Cinco por ciento de intereses sobre diez millones ochocientos ocho mil pesos de Bonos del Ferrocarril, quinientos cuarenta mil cuatrocientos pesos.

Uno por ciento fondo de amortización, sobre los mismos Bonos, ciento ocho mil ochenta pesos. Estas dos últimas partidas dan un total de seiscientos cuarenta y ocho mil cuatrocientos ochenta pesos. La suma de las cuatro partidas últimamente mencionadas, alcanza a ochocientos cincuenta y nueve mil setecientos cuarenta pesos.

Amortizados que fueren los dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos de Bonos de preferencia, de que se habla en el artículo anterior, con el pago de la suma anual de doscientos once mil doscientos sesenta pesos, el servicio de los diez millones ochocientos ocho mil pesos a que quedan reducidos los doce millones doscientos ochenta y dos mil pesos, se hará durante el tiempo que falte para la total amortización, con la cantidad anual de seiscientos cuarenta y ocho mil cuatrocientos ochenta pesos.

ARTICULO DOCE

El pago de intereses y amortización lo hará el Gobierno conforme a la cláusula décima del contrato de veintiséis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, en los términos del artículo tercero del contrato de Primera Hipoteca, otorgado por

la Compañía del Ferrocarril en favor de la "United States Mortgage and Trust Company"; y para el cómputo de los gastos de explotación se observará la cláusula novena del referido contrato de veintiséis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho.

Nada de lo estipulado en este contrato puede relevar a la Compañía del Ferrocarril de su obligación en cuanto a las sumas netas que debe pagar al Gobierno provenientes de la administración del Ferrocarril, en conformidad con los contratos de junio catorce de mil ochocientos noventa y siete y noviembre veintiséis de mil ochocientos noventa y ocho, (artículos noveno y décimo), y artículo tercero de la hipoteca.

ARTICULO TRECE

En compensación de las pérdidas de los intereses sobre los Bonos del Ferrocarril de la Serie General, según lo estipulado en el artículo séptimo de este acuerdo se otorgarán certificados por el valor de cien pesos cada uno, a los tenedores de Bonos, por cada bono de mil pesos. Estos certificados no ganarán intereses y se emitirán por el Consejo en manera que se crea más conveniente. La cuarta parte del sobrante neto, de las ganancias del Ferrocarril, después del pago de los intereses y fondo de amortización sobre los bonos, de la manera estipulada en los primitivos contratos de mil ochocientos noventa y siete y mil ochocientos noventa y ocho, y en los artículos siete, once y doce de este convenio, se remitirá al Consejo y se aplicará por él al pago de los certificados de la manera que crea más conveniente.

ARTICULO CATORCE

El Gobierno y la Compañía del Ferrocarril convienen que la Compañía tenga oficinas en Londres.— La Junta de Directores se reorganizará y tendrá once miembros. Dos serán primeramente elegidos por el cuarenta y nueve por ciento del Stock común que le pertenece al Gobierno y los nueve miembros por el restante de las acciones que representan el capital, tanto Común como Preferido. De estos nueve miembros, seis serán elegidos por los Tenedores de dicho restante de acciones, en Junta que se convocará en Jersey City, de conformi-

dad con los estatutos de la Compañía, y tres serán nombrados por los Tenedores de Bonos, por mayoría de votos, en Junta General de los Tenedores de Bonos que convocará el Consejo, de conformidad con sus reglamentos, y que tendrá lugar en Londres. Caso de que el tenedor o tenedores del cuarenta y nueve por ciento de Stock común, dejaren de nombrar los dos miembros de la manera arriba estipulada, en la Junta de tenedores de acciones convocada para la elección de los Directores, previo aviso oportuno que deberá dar la Compañía del Ferrocarril, los dichos dos miembros serán nombrados por el Consejo.

Seis Directores constituirán quorum.— Las vacantes se llenarán de la manera siguiente:

En caso de defunción o retiro de cualquiera de los miembros de la Junta de la manera reconstituida, la vacante se llenará por voto de los Directores restantes; pero, en el caso de que dicho voto no sea unánime, tal vacante se llenará por el miembro o miembros restantes que representen aquellos por quienes fueron hechos los primitivos nombramientos.

Tan pronto como los Bonos del Ferrocarril hayan sido pagados, la representación de estos Bonos, cesará en el Directorio, y la elección de los tres Directores que componían dicha representación, pasará al cuarenta y nueve por ciento de Stock común que tiene el Gobierno actualmente.

La formación de la Junta de Directores, de la manera fijada por este artículo, no podrá cambiarse en ningún tiempo, sino con el consentimiento de las tres partes contratantes.

ARTICULO QUINCE

Los Directores de la Compañía del Ferrocarril tomarán inmediatamente las medidas necesarias para poner en vigencia los cambios en la constitución y administración de la Compañía, conforme con el artículo catorce de este convenio, lo mismo que las reformas de los estatutos de conformidad con este convenio.

ARTICULO DIEZ Y SEIS

El período de sententa y cinco años, fijado por el artículo diez y ocho del contrato de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete, entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, al final del cual, el Ferrocarril y sus pertenencias de-

berán pasar a ser de propiedad del Gobierno, se rebajará a sesenta años. El Ferrocarril se entregará entonces al Gobierno de conformidad con las estipulaciones los contratos de mil ochocientos noventa y siete y mil ochocientos noventa y ocho, y todo reclamo que pudiere sobrevenir con motivo del artículo trece de este convenio, se tendrá por terminado.

ARTÍCULO DIEZ Y SIETE

El Gobierno reitera y confirma su incondicional obligación de pagar los intereses y fondo de amortización (ochocientos cincuenta y nueve mil setecientos cuarenta pesos) sobre los Bonos del Ferrocarril según lo estipulado en los contratos primitivos de mil ochocientos noventa y siete y mil ochocientos noventa y ocho, hasta que queden amortizados los Bonos de Preferencia que se emitirán conforme al artículo séptimo de este convenio; y después, el Gobierno, seguirá haciendo el servicio de intereses y amortización de los bonos garantizados, Serie General, cuyo valor se ha reducido a diez millones ochocientos ocho mil pesos, únicamente con la suma de seiscientos cuarenta y ocho mil cuatrocientos ochenta pesos, según los artículos once y doce de esta transacción. En consideración a los sacrificios hechos por los tenedores de Bonos en este contrato, y a fin de ayudar la emisión de los Bonos en Preferencia, el Gobierno conviene en reformar y ampliar de la manera siguiente, el artículo cuarto del contrato original de veintidós de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, a saber: a contar del primero de enero de mil novecientos nueve, el Banco o Bancos del Ecuador donde se depositan las cantidades que producen las rentas de Aduana, separarán diariamente de dichas rentas y colocarán en la cuenta del Concejo, representante de los tenedores de Bonos, una trescientava parte, de la suma total requerida para remesar a Londres la suma requerida en oro para el servicio anual de los bonos, y para los gastos del servicio. Esta asignación constituirá una primera y preferida obligación de la entrada total de la Aduana, y el Gobierno, por la presente, declara que, después del treinta y uno de diciembre de mil novecientos ocho, no existirá obligación ninguna contra las rentas de la Aduana que sea de preferencia, o *pari passu*, que la asignada a favor de los tenedores de Bonos, y de que en adelante

no constituirá obligación ninguna contra dichas rentas en perjuicio de los derechos de los Tenedores de Bonos. En caso de que en cualquier día no hubiese depositado las rentas de la Aduana, por motivo de que dicho Banco o Bancos estén cerrados, o en caso de que la cantidad depositada en cualquier día no sea suficiente para cubrir la dicha una trescientava parte del servicio anual, el déficit se llenará de una vez del producto de las entradas el día o los días siguientes. El referido Banco o Bancos remitirán quincenalmente las cantidades en depósito a los señores Glyn Mills Currie Company en letras de Banco y dichos señores abonarán dicha suma al haber de la Guayaquil and Quito Railway Company, y el referido depósito lo invertirán, primero en pago de los intereses y fondo de amortización sobre los Bonos preferidos; y segundo, en el pago de los intereses y fondo de amortización sobre los diez millones ochocientos ocho mil pesos de Bonos del Ferrocarril garantizados por el Gobierno, servicio que harán los señores Glyn Mills Currie and Company en los términos estipulados en los artículos siete, once y doce de este contrato. Tan pronto como la suma requerida para el pago del correspondiente semestre de los bonos y gastos haya sido remitida, se interrumpirán las remesas por el saldo de dicho semestre. Sin embargo los depósitos diarios de la una trecentava parte del servicio anual se continuarán y se depositarán en la cuenta del Consejo, y lo que sobre de la suma necesaria para cubrir el servicio de la deuda y los gastos de los dichos seis meses serán entregados al Gobierno el último día de cada semestre. Se publicará quincenalmente en los principales periódicos de Londres el monto de las remesas.

ARTICULO DIEZ Y OCHO

El Banco o Bancos mencionados en el artículo precedente, avisarán al Consejo de que han tomado nota de las estipulaciones de este contrato.

ARTICULO DIEZ Y NUEVE

El Gobierno, la Compañía del Ferrocarril, y los Tenedores de Bonos aceptan este arreglo como transacción definitiva sobre todos los reclamos, controversias y diferencias que han surgido, y cada una de las partes se obliga a cumplir fiel y honrada-

mente las estipulaciones de este contrato. A los árbitros a quienes han sido sometidas las cuestiones en disputa entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, se les pedirá por el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, que notifiquen a sus respectivos gobiernos, que aceptan y aprueban este contrato como un arreglo definitivo de todos los puntos que les han sido sometidos para su decisión.

ARTICULO VEINTE

La parte de las condiciones de este contrato tal como crea conveniente el Consejo será adherida a los Bonos del Ferrocarril existentes, y no serán hechos ningunos pagos respecto a ningún bono hasta tanto que sea cumplida esta formalidad; pero, con la excepción de las partes variadas, en virtud del presente contrato todas las estipulaciones de los contratos primitivos de catorce de junio de mil ochocientos noventa y siete y de veintiséis de noviembre de mil ochocientos noventa y ocho, quedarán vigentes.—De consiguiente, todas las estipulaciones contenidas en los referidos contratos primitivos, conservarán toda su fuerza y valor, ya respecto de la Compañía, ya respecto del Gobierno, en todo lo que mira a sus recíprocas obligaciones.

ARTICULO VEINTE Y UNO

Este contrato deroga y reemplaza al contrato de once de enero de mil novecientos ocho y será definitivo y obligatorio para el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, desde que el Congreso de la República del Ecuador lo apruebe.

Será, también, definitivo y obligatorio para los tenedores de Bonos del Ferrocarril cuando sea ratificado por una Junta General de dichos Tenedores de Bonos, convocada por el Consejo y reunida en Londres, antes o el día treinta de Noviembre de mil novecientos ocho.

Usted, señor escribano, se servirá agregar las demás cláusulas de estilo para la celebración de contratos de la naturaleza del presente.

Quito, Setiembre treinta de mil novecientos ocho.— A. Reyes V.— Tomás Gagliardo.— James P. Cooper.— Archer Harman. (Hasta aquí la minuta.

El plan anexo mencionado en el artículo décimo de la anterior minuta es el siguiente:

"Anexo.—Plan mencionado en el número (2) dos del artículo diez de este contrato:

1º Se mejorarán los muelles de la Compañía del Ferrocarril en Guayaquil y Durán;

2º Se proveerán cuatro lanchas nuevas;

3º Se reemplazarán los rieles actuales en las primeras catorce millas de la línea con los de a cincuenta y cinco libras;

4º Serán reemplazados con puentes de acero, los que se encuentran en las millas trece y media, veintiuna y ciento trece;

5º. Se harán las obras necesarias para el libre paso de las aguas por las quebradas entre Chasqui y Quito, para evitar derrumbos y la suspensión del tráfico durante la estación lluviosa;

6º Cien carros de carga, por lo menos, serán reconstruidos para proveer comodidades para el tráfico;

7º. Se proveerá de dos locomotoras nuevas, marca "Schay";

8º Se pondrán las locomotoras actuales en buenas condiciones;

9º. Se proveerá de seis carros nuevos, de buena calidad, para pasajeros;

10. Los talleres de Durán serán trasladados a un lugar más sano y cómodo, y se proveerá de la maquinaria nueva, donde sea necesario;

11. Se construirán las habitaciones indispensables para los trabajadores;

12. Se repararán y se pondrán en buenas condiciones las líneas ferroviaria y telegráfica. (Hasta aquí el anexo).

C O N T R A T O

MODIFICATORIO DEL DE TRANSACCION

En la ciudad de Quito, capital de la República del Ecuador, a ocho de Diciembre de mil novecientos ocho, ante mí el Escribano Luis Paredes Rubianes y testigos que suscriben, comparecen: por una parte, los Señores General Don Francisco Hipólito Moncayo, Ministro de Guerra y Marina, encargado del Despacho de lo Interior y Obras Públicas, y Dn Tomás Gagliardo, Ministro de Hacienda, a nombre y en representación del Supremo Gobierno del Ecuador, y en virtud de la autorización concedida por el Señor General Presidente de la República; por otra parte, el Señor Don Archer Harman, en su calidad de Mandatario de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, cuyo poder se agrega a este instrumento, y, por otra el Señor Don Ramón Rafael Vallarino, a nombre y en representación del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros y del Comité de los Tenedores de Bonos de primera hipoteca del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, ofreciendo ratificación de dichos Consejo y Comité; todos los comparecientes mayores de edad, casados, vecinos de este lugar, a quienes conozco, de que doy fe; se advierte que el Señor Harman, por ignorar el idioma castellano, comparece con su intérprete, Señor Raymond A. Linton, mayor de edad, soltero y vecino de este lugar, a quien, igualmente, conozco, de que doy fe, y otorgan: que, a nombre de sus respectivos representados, elevan a escritura pública para que surta los efectos legales, el Decreto Legislativo de primero de Noviembre del presente año, que modifica el contrato de

transacción ad-referendum celebrado, ante mí, el treinta de Setiembre del año actual, entre el Gobierno, la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y el mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros y del Comité de los Tenedores de Bonos de la Primera Hipoteca de dicho Ferrocarril, Decreto cuyo tenor es el que a continuación se transcribe de la copia autorizada que me fue presentada.

“El Congreso de la República del Ecuador,— Decreta:

Art. 1º— Apruébase el contrato de transacción celebrado ad-referendum, entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y el mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros y del Comité de los Tenedores de Bonos de Primera Hipoteca del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, con las modificaciones siguientes:

1º Elimínese del antecedente tercero, las palabras: “primitivo e incondicionalmente”;

2º Agréguese en el antecedente quinto, después de la palabra “línea”, las siguientes: “y otras causas”;

3º En el antecedente noveno, en vez de “dos millones trescientos diez mil trescientos treinta y dos pesos”, póngase: “dos millones trescientos mil dieciséis pesos”;

4º En el artículo segundo, en lugar de: “dos millones trescientos diez mil trescientos treinta y dos pesos”, póngase: “dos millones trescientos nueve mil diez y seis pesos”;

5º En el mismo artículo segundo, en vez de “doce mil doscientos ochenta y nueve Bonos”, póngase: “doce mil doscientos ochenta y dos Bonos”; y al final, en lugar de las palabras “entregado a la Junta Directiva, según la nueva organización estipulada en el artículo catorce”, póngase: “para la amortización de dichos certificados”;

6º En el artículo cuarto, póngase en lugar “del producto total del monopolio de la sal”, estas palabras: “en la parte que les corresponde según lo indicado arriba”;

7º En el artículo noveno, suprimanse las palabras: “salvo el consentimiento de las partes contratantes”;

8º El número segundo del artículo diez dirá: “En la compra de nuevo material rodante y en la conclusión, reparación, mejoras de la línea férrea, traslado de talleres, etc., de conformidad con los contratos primitivos y con el plan anexo, en cuanto no se oponga a éstos, exceptuando la gradiente. Para lo cual los Señores E. H. Norton y Compañía asignarán el va-

lor necesario en los Bonos de Preferencia indicados". En los demás como está en el artículo;

9º En el artículo undécimo, en lugar de "un millón cuatrocientos setenta mil pesos", póngase: "un millón cuatrocientos setenta y cuatro mil pesos";

10. En el artículo diez y siete, suprimase, en su primer párrafo: "reitera y confirma su incondicional obligación"; y dirá: "El Gobierno se obliga incondicionalmente". Lo demás como reza el artículo;

11. En el mismo artículo diez y siete, póngase: "que el depósito se hará diariamente una trescientas sesenta y cincoava parte, inclusive en los días feriados";

12. En el referido artículo diez y siete, después de "en letras de Banco", se pondrá la frase: "en conformidad con el artículo tercero del contrato de Primera Hipoteca otorgado por la Compañía del Ferrocarril, en favor de Unitates States Mortgage and Trust Company";

13. Elimínese el artículo veintiuno.

Art. 2º Al contrato de transacción se agregará lo siguiente:

1º La Compañía entregará la obra en las condiciones estipuladas en los contratos de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete y veintiséis de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho; exceptuando la gradiente.

2º La Compañía del Ferrocarril se obliga a hacer el servicio del Stock preferidó, con el cincuenta y uno por ciento que le corresponde del Stock común, o de cualquiera otra manera que a esta le conviene, sin ningún gravamen ni responsabilidad por parte del Gobierno, el cual en compensación renuncia todo reclamo respecto de lo que le adeuda la Compañía hasta la fecha.

3º La Compañía se compromete a concluir y entregar la obra, dentro de dos años.

4º En el improbable caso de que la Compañía no cumpla con sus obligaciones, perderá sus derechos y acciones.

5º Estas obligaciones no afectan de manera alguna a los Tenedores de Bonos, en lo que respecta a sus derechos asegurados por este contrato y los anteriores.

6º Las diferencias que se suscitaren entre la Compañía se resolverán conforme al artículo veintisiete del contrato de catorce de Junio de mil ochocientos noventa y siete.

7º Éste contrato de transacción será definitivo y obligatorio

después de firmado por el Gobierno, la Compañía del Ferrocarril y ratificado por la Junta General de Tenedores de Bonos convocada por el Consejo y reunida en Londres.

Art. 3º Autorízase al Ejecutivo para que, de acuerdo con estas cláusulas, modifique el contrato de transacción celebrado entre él, la Compañía y el Consejo y Comité, en Quito, a treinta de Setiembre de mil novecientos ocho, y al cual se refieren estas modificaciones.— Dado en Quito, Capital de la República, a primero de Noviembre de mil novecientos ocho.— El Presidente de la Cámara del Senado, Jenaro Larrea.— El Presidente de la Cámara de Diputados, Abelardo Montalvo.— El Secretario de la Cámara del Senado, Celiano Monje.— El Secretario de la Cámara de Diputados, L. E. Bueno.— Palacio Nacional, en Quito, a seis de Noviembre de mil novecientos ocho.— Ejecútese.— Eloy Alfaro.— El Ministro de lo Interior, A. Reyes V.— Es copia.— V. M. Arregui, Subsecretario de Gobierno.

La autorización concedida a los Señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda para celebrar este contrato, a nombre del Gobierno, parece del acuerdo en el siguiente oficio:

“República del Ecuador.— Ministerio de lo Interior.— Sección de Obras Públicas.— Quito, a siete de Diciembre de mil novecientos ocho.— Número ciento ochenta y ocho.— Señor Escribano Luis Paredes R.— En esta fecha se ha expedido el siguiente acuerdo, número dos mil ciento ochenta y ocho.— El Presidente de la República, acuerda:— Autorizar a los Señores Ministros de Obras Públicas y de Hacienda, para que eleven a escritura pública el Decreto Legislativo de primero de Noviembre del presente año; Decreto que modificará el contrato de transacción celebrado ad-referendum entre el Gobierno, la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y el mandatario del Consejo de Tenedores de Bonos Extranjeros y del Comité de los tenedores de Bonos de Primera Hipoteca de dicho Ferrocarril. Comuníquese.— Palacio Nacional, a siete de Diciembre de mil novecientos ocho.— Rúbrica del Señor Presidente.— El Ministro de Guerra y Marina, encargado del Despacho de lo Interior y Obras Públicas, General Francisco Hipólito Moncayo”.

CONTRATO

DE HIPOTECA PREFERENTE

Cláusulas vigentes

En la ciudad de Quito, capital de la República del Ecuador, a cuatro de Enero de mil novecientos nueve, ante mí el Escribano Luis Paredes Rubianes y testigos que suscriben, comparecen los señores General Don Francisco Hipólito Moncayo, Ministro de Guerra y Marina, Encargado del Portafolio de lo Interior, Obras Públicas, etc. y Doctor Don Francisco Javier Martínez Aguirre, Ministro de Instrucción Pública, Encargado de la Cartera de Hacienda, a nombre y en representación del Supremo Gobierno del Ecuador y en virtud de la autorización expresa que les ha conferido el Señor General Don Eloy Alfaro Presidente de la República, la cual luego se copiará; ambos comparecientes mayores de edad, casados, vecinos de este lugar, a quienes conozco, de que doy fe, y otorgan: que elevan a escritura pública, para que tenga todo el valor legal, el acta por la cual los comparecientes aprobaron la escritura de hipoteca preferente sobre el Ferrocarril de Guayaquil a Quito y sus accesorios, otorgada por la Compañía de dicho Ferrocarril, en la ciudad de Nueva York, el ocho de Diciembre del presente año, acta que me ha sido remitida en copia autorizada, adjunta al oficio número primero del Señor Ministro de lo Interior y Obras Públicas, oficio y acta que, respectivamente, dicen así:

“República del Ecuador.—Número primero.—Ministerio de lo Interior.—Sección de Obras Públicas.—Quito, a cuatro de Ene-

ro de mil novecientos nueve. Señor Escribano Luis Paredes R.—Para que usted se sirva sentar en sus Registros la escritura de aprobación de la hipoteca celebrada en New York el ocho de Diciembre del año próximo pasado por la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, remito a usted, en copia autorizada, el acuerdo Presidencial número dos mil doscientos cincuenta y seis y el acta de aprobación correspondiente.—Dios y Libertad.—El Ministro de Guerra, Encargado del Despacho, General Moncayo”.

Acta.—Quito, Diciembre treinta y uno de mil novecientos ocho. Visto el texto de la escritura pública precedente, otorgada en la ciudad de New York, el ocho de Diciembre del presente año, en la cual la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, de conformidad con la cláusula séptima de la escritura de transacción otorgada en esta capital el treinta de Setiembre del mismo año, ha constituido sobre el Ferrocarril y sus accesorios una hipoteca preferente para garantizar la emisión de los Bonos de Preferencia, por el valor nominal de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos oro; y visto además el acuerdo expedido hoy por el Señor Presidente de la República, los infrascritos Ministros de Guerra y Marina, Encargado del Despacho de Obras Públicas y Ministro de Hacienda aprueban dicha escritura pública de hipoteca en todas sus partes. El Ministro de Guerra y Marina, Encargado del Despacho de Obras Públicas, General Francisco Hipólito Moncayo.—Por el Ministro de Hacienda,— el de Instrucción Pública, Encargado del Despacho, F. J. Martínez Aguirre.—Es copia. V. M. Arregui, Subsecretario de Gobierno.

La escritura de hipoteca aprobada en la presente, es del tenor siguiente:—“Traducción.— Contrato hecho el día ocho de Diciembre de mil novecientos ocho por y entre la Guayaquil & Quito Railway Company, Compañía Anónima, (Corporation) organizada y existente según las leyes del Estado de New Jersey, Estados Unidos de América, que en lo sucesivo se denominará en este contrato “Compañía del Ferrocarril” como primera parte de este contrato; Windsor Trust Company una Compañía Anónima (Corporation) organizada y existente de conformidad con las leyes del Estado de New York, Estados Unidos de América, con oficina principal en la ciudad de New York, en el citado Estado, que se denominará en lo sucesivo (Trust) “Fideicomisario” segunda parte en este contrato, y la

República del Ecuador, que de aquí para adelante llamará "El Gobierno", tercera parte en el contrato:— Considerando, que por un convenio fechado el treinta de Setiembre de mil novecientos ocho entre la Compañía del Ferrocarril, el Gobierno y el Consejo de Tenedores de Bonos, debidamente aprobado y ratificado y reformado por un decreto de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, debidamente expedido en Quito Ecuador, el día veinte de Octubre de mil novecientos ocho y debidamente sancionado por Eloy Alfaro, Presidente de la República, en el Palacio de Gobierno de Quito, el día seis de Noviembre de mil novecientos ocho y refrendado debidamente por Tomás Gagliardo, Ministro de Hacienda, Encargado de la Cartera de Obras Públicas de la citada República sobre las disputas y diferencias pendientes entre la Compañía del Ferrocarril, el Gobierno y los Tenedores de Bonos, sujetos a la hipoteca a favor de "The United States Mortgage and Trust Company", fechado el dos de Enero de mil ochocientos noventa y nueve, cuyas disputas han terminado por un arreglo amistoso; y— Considerando— Que entre otras cosas en dicho arreglo, se había convenido que debe hacerse una emisión de Bonos de Preferencia (Prior Lien Bonds) de la Compañía del Ferrocarril de un valor nominal de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil pesos oro americano (S||2.486.000), en dos mil cuatrocientos ochenta y seis Bonos a la par (2.486), valor de un mil dollars cada uno (1.000), devengando un interés a razón del seis por ciento al año (6%) y dos y medio por ciento (2½%) de fondo de amortización, anual, garantizando el capital, intereses y fondo de amortización por un gravamen preferente sobre toda la propiedad, franquicias y efectos de la Compañía del Ferrocarril y por la fianza del Gobierno de la República del Ecuador de sus entradas de Aduana; y—Considerando, que la Compañía del Ferrocarril posee y tiene en operación líneas de ferrocarril de Durán a Quito en la República del Ecuador Sud América; y—Considerando, que la Compañía del Ferrocarril desea retirar parte de su deuda flotante y también proveerse de fondos para la extensión, impulso y mejoramiento de su línea férrea, propiedades, equipo y demás pertenencias, como para otros propósitos pertinentes a sus objeto; y—Considerando, que dicho convenio fechado el treinta de Setiembre de mil novecientos ocho, reformado, ha sido debidamente ratificado por los Directores, Accionistas y Tenedores de Bonos de la Compañía del

Ferrocarril; y—Considerando, que algunos Tenedores de Bonos de la Compañía del Ferrocarril protegidos por la hipoteca, a favor de "The United States Mortgage and Trust Company", fechada en dos de Enero de mil ochocientos noventa y nueve, en una junta celebrada en Londres el día veinticinco de Noviembre de mil novecientos ocho acordaron y han consentido que los Bonos que se emitirán de la fecha en adelante tengan una preferencia sobre las obligaciones anteriores a dicha hipoteca fechada el dos de Enero de mil ochocientos noventa y nueve y constituirán una primera hipoteca a su favor; y—Considerando, que la Compañía del Ferrocarril con el fin de pagar sus deudas y los otros propósitos anteriormente dichos, encuentra necesario y conveniente emitir y disponer de esos Bonos y ejecutar y transferir esta hipoteca; y—Considerando, que los accionistas y la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril han ratificado debidamente la emisión, en la forma que previene esta hipoteca, de Bonos de la Compañía del Ferrocarril que se conocerán con el nombre de Bonos de Preferencia del seis por ciento (6%) oro (Prior bien Six per Cent (6% gold Bonds), por un total de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil dollars (S|| 2.486.000) devengando intereses del seis por ciento (6%) anual pagaderos semestralmente el dos de Enero y el dos de Julio de cada año, ambos, capital e intereses pagaderos en oro acuñado de los Estados Unidos de América de la actual ley de peso y liga; y—Considerando, que al efecto de asegurar el pago del capital e intereses de dichos Bonos, que deben ser emitidos por la Compañía del Ferrocarril, sus accionistas y Junta Directiva han resuelto y determinado que la Compañía del Ferrocarril, por la presente, ejecutará y transferirá esta hipoteca a la segunda parte contratante como Fideicomisario, de acuerdo con los términos expresados en este contrato, constituida sobre todo el Ferrocarril y demás propiedades, derechos, privilegios y franquicias de la Compañía del Ferrocarril adquiridos o que adquiera en adelante, dichos Bonos que se emitirán de acuerdo con esta hipoteca y un certificado firmado por uno de los funcionarios del Fideicomisario, debidamente autorizado, serán sustancialmente en la forma siguiente:

Forma del Bono.— Estados Unidos de América.— Número (un espacio).— Por S|| 1.000.— The Guayaquil & Quito Railway Company.— Bonos de preferencia del seis por ciento, oro— Por valor recibido. The Guayaquil & Quito Railway Co.



Compañía Anónima organizada y existente de conformidad con las leyes del Estado de New Jersey (que se denominará en adelante Compañía del Ferrocarril) promete pagar al portador de este Bono, o en caso que el Bono esté registrado, al dueño que conste con el Registro, la suma de un mil pesos (S|| 1.000) en oro acuñado de los Estados Unidos de América de la actual ley de peso y liga el día dos de Enero de mil novecientos treinta en la oficina de Windsor Trust Company, en la ciudad y Estado de New York o en la Agencia Financiera de la Compañía del Ferrocarril en Londres, Inglaterra, y a pagar sobre ellos intereses del seis por ciento anual (6%), cada semestre, en oro del mismo cuño, el dos de Enero y el dos de Julio en la oficina de Windsor Trust Company en la ciudad y Estado de New York o en la Agencia Financiera de la Compañía del Ferrocarril en Londres, Inglaterra, a su presentación y entrega de los cupones respectivos anexos al Bono, a su vencimiento.

Tanto el capital como los intereses de este Bono, son pagaderos sin deducción alguna por concepto de impuesto o impuestos que la Compañía del Ferrocarril sea obligada a pagar, deducir o retener de esto, en fuerza de ley presente o futura, y la Compañía del Ferrocarril conviene desde ahora pagar tal impuesto o impuestos.

Este Bono es uno de los de la serie de Bonos de la misma fecha, tenor y efecto, numerados del uno para arriba, emitidos o para emitirse por una suma que no exceda en total de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil dollars (2.486.000), según las estipulaciones de él igualmente garantizados por la hipoteca fechada el ocho de Diciembre de mil novecientos ocho y constituida por la Compañía del Ferrocarril, Compañía Anónima organizada y existente de conformidad con las leyes del Estado de New York, como Fideicomisario, la referencia de la cual hipoteca está aquí hecha por una descripción de la propiedad, derechos y franquicias hipotecados y de la naturaleza y extensión de la garantía de los derechos de los Tenedores de Bonos, bajo la misma, y de los términos y condiciones según los cuales dichos Bonos son emitidos y garantizados.

En caso de falta en el pago de los intereses de este Bono o en el cumplimiento de ciertos convenios y estipulaciones en dicha hipoteca, en tal caso el capital de este Bono se considerará vencido y pagadero en las condiciones, en la forma y en el tiempo estipulados en dicha hipoteca.

El pago del Capital e intereses de este Bono está garantizado por la República del Ecuador y asegurado por un gravamen de preferencia sobre sus entradas de Aduana, bajo las condiciones y en la forma establecidas en la hipoteca, respecto a la cual, la República del Ecuador, está obligada como parte en este contrato.

Este Bono se considera al portador a menos que se registre el nombre del dueño en los libros de la Compañía del Ferrocarril, cuyo registro será anotado en el Bono como está previsto en la citada hipoteca. Después de dicho registro ninguna transferencia será válida si la persona registrada en los libros de la Compañía no lo hace personalmente o por apoderado legalmente autorizado e igualmente anotado en el Bono como tal; pero el mismo Bono puede dejar de considerarse registrado si se hace traspaso de la misma manera al portador, de modo que la transferencia o traspaso debe ser restaurada; pero este Bono puede ser otra vez y de tiempo en tiempo registrado o transferido al portador, como antes.

Este registro, sin embargo no afectará la negociabilidad de los cupones sino que los mismos continuarán siendo transferibles por entrega, no obstante el registro del Bono. Este Bono no será válido ni obligatorio para ningún objeto hasta que no haya sido autenticado por la certificación del Fideicomisario o su sucesor legal en dicho cargo, debidamente endosado.

La Compañía del Ferrocarril y todas sus propiedades, son responsables por el pago de este Bono, pero está expresamente acordado por y entre la dicha Compañía y cada persona o Corporación que en cualquier tiempo sea o pueda ser tenedor de este Bono o de cualquiera de sus cupones, que ni los accionistas, ni los Directores, ni los funcionarios de la Compañía supradicha serán responsables individualmente por este Bono. En testimonio de lo cual, la Compañía del Ferrocarril ha hecho que este Bono sea firmado por el Presidente o su Vicepresidente, sellado con el sello registrado de la Compañía y ratificado por el Secretario, y los cupones de intereses sean legalizados con la firma litografiada del Tesorero de la Compañía y este Bono será fechado el primer día del mes de (aquí un espacio) de 19 (aquí un espacio).— Por The Guayaquil & Quito Railway Company (aquí un espacio).— Presidente.— Refrendado (aquí un espacio).— Secretario.

Forma del Cupón.— Número (aquí un espacio).— Por \$ 30

The Guayaquil & Quito Railway Company pagará al portador el día dos de (aquí un espacio) de 19 (aquí un espacio) en la oficina de Windsor Trust Company en la ciudad y estado de Nueva York o en la Agencia Financiera de la Compañía del Ferrocarril en Londres, Inglaterra, la suma de treinta dollars, en oro acuñado de los Estados Unidos de América de la actual ley de peso y liga, sin deducción alguna por impuestos, como está especificado en su Bono hipotecario de preferencia, fechado el (aquí un espacio) de (espacio) de 19 (espacio), numerado (espacio) siendo este el importe de seis meses de intereses vencidos en la fecha aquí un espacio).— Tesorero.

Forma del Certificado del Fideicomisario.— Se certifica que este Bono es uno de los de la serie de Bonos mencionados y descritos en la escritura de hipoteca aquí referida.— Por (aquí un espacio), Fideicomisario.— (aquí un espacio), Secretario.

Modelo para el Registro.— Aviso: No se permite escribir en este Bono sino a un funcionario de la Compañía.— Fecha del Registro.— Nombre de la persona registrada.— Agente de traspaso.— Considerando, que el Gobierno se ha comprometido a garantizar el pago del capital e intereses de los referidos Bonos de Preferencia (Prior Lien Bonds) y a dar la fianza de sus entradas de Aduana como garantía para ello; en testimonio de lo cual y tomando en cuenta todos y cada uno de los considerandos y la ulterior consideración del pago hecho de la suma de un dolar a la Compañía del Ferrocarril por el dicho Windsor Trust Company, Fideicomisario, segunda parte en este contrato, la Compañía del Ferrocarril, por medio de la presente, da, cede, vende y traspasa al dicho Windsor Trust Company Fideicomisario, como se ha expresado antes y a sus sucesores legales en dicho cargo, todas y cada una de su propiedades, plantas, líneas de ferrocarril, en la República del Ecuador, Sud-América, como también todas las otras propiedades y líneas férreas que más tarde sean construidas o adquiridas por la Compañía del Ferrocarril y también todas y cada una de sus pertenencias y accesorios, franquicias, privilegios, derechos de tráfico, vías, carros, casas generadoras de fuerza motriz, máquinas, calderas, cables, postes alambres, motores, tranvías, utensillos eléctricos, caballos arneses, equios establos, cobertizos, (ramadas), bienes, raíces, patentes, herramientas, aparejos y utensillos, instalaciones y maquinarias y todos los otros bienes, propiedades y derechos de cualquier cla-

se que le pertenezcan al presente o adquiriera después a cualquier título o hasta cualquier grado, controlado o poseído por la Compañía del Ferrocarril, incluyendo todos los contratos, derechos, rentas, entradas, emolumentos, sumas de dinero o renta procedente de las propiedades que le pertenecen o están bajo su dominio o que más tarde sean adquiridas o gobernadas por la Compañía del Ferrocarril, y todas y cada una de las porciones de éste y también todas las franquicias de la Compañía, derechos servidumbres, privilegios e inmunidades poseídas, conservadas y mantenidas o usufructuadas actualmente o en lo futuro o conferidas de cualquier manera a la Compañía del Ferrocarril siendo su intención incluir aquí todas las propiedades de la Compañía, ya sean reales, personales o mixtas o en posesión actual o en expectativa, actualmente poseídas o que más tarde adquiriera a cualquier título así como todas y cada una de las casas de habitación y todo lo que pueda heredar y adquirir, derechos, franquicias, servidumbres, privilegios e inmunidades y pertenencias de dicha propiedad y predios ya expresados, que obtenga o pueda en lo futuro de cualquier manera adquirir la Compañía del Ferrocarril o que le pertenezcan o que de cualquier modo se relacionen con ella en cualquier tiempo, y la reversión o reversiones, remanente o remanentes, emolumentos, entradas, beneficios, productos y sus beneficios y también todos los bienes, derechos, títulos e intereses, propiedades, posesiones, reclamos y demandas de cualquier clase que sean, tanto como en derecho se requiere, de la Compañía del Ferrocarril y todas y cada una de las partes aquí expresadas siendo el propósito que todas las propiedades de cualquier clase que le pertenezcan a cualquier título, adquiridas por la Compañía del Ferrocarril, sean completamente abarcadas y comprendidas aquí en las cláusulas expresadas y sujetas al gravamen creado por el presente contrato para asegurar el pago de todos los Bonos que se emitan, así como los intereses correspondientes, como que si dicha propiedad perteneciera ahora a la Compañía del Ferrocarril y fuesen específicamente descritas y transferidas según se ha dicho aquí. También todos los emolumentos, franquicias, privilegios, exenciones que posee actualmente o sean adquiridos más tarde por la Compañía del Ferrocarril en el Estado de New Jersey, o en la República del Ecuador o de cualquiera Agencia o departamento del Gobierno o de cualquier Condado, ciudad, municipalidad o Cantón o de cualquier persona o

personas, sociedad o compañía o de cualquiera otra procedencia, incluyendo sus derechos de ser una Compañía Anónima y todos los contratos, arrendamientos, patentes, derechos y objetos de propiedad personal en acción de cualquiera naturaleza que fuesen.

Esta hipoteca y los convenios precedentes a favor del Fideicomisario, comprende entre otras cosas, la siguiente descripción de la propiedad, a saber:

Todas las líneas del Ferrocarril, derechos, privilegios y demás propiedades de cualquier clase adquiridos por la Compañía del Ferrocarril y que constan en cierto contrato, fechado el catorce de Julio de mil ochocientos noventa y siete celebrado entre la República del Ecuador y Archer Harman y reformado por la escritura suplementaria de fecha veintiséis de Noviembre de mil ochocientos noventa y ocho entre la dicha República y la Compañía del Ferrocarril comprendiendo la línea principal y sus ramificaciones pertenecientes a la Compañía del Ferrocarril, partiendo de Durán a Quito y otras ciudades situadas en los cantones de Guayaquil, Yaguachi, Alausí, Colta, Riobamba, Ambato, Latacunga, Machachi, Quito en la República del Ecuador.— Y el Gobierno en consideración de las estipulaciones anteriores y del pago de la suma de un dollar que ha sido hecho por el mencionado Fideicomisario, le transfiere y cede por la presente, bajo fianza, sus entradas y derechos de Aduana, para el pago de los Bonos y de los cupones asegurados aquí, en los términos y condiciones que se expresarán adelante.

Tener y conservar la posesión y dominio de toda la propiedad mencionada y descrita antes, como también lo que se adquiriera después, habitaciones, rentas, franquicias, servidumbres, privilegios, exenciones o inmunidades, dependencias, derechos de Aduana entradas y todas las otras propiedades antes mencionadas, que como está estipulado, deben ser transferidas y traspasadas, y los emolumentos, réditos, impuestos, rentas, beneficios y ganancias, que correspondan a favor de Windsor Trust Company como Fideicomisario o a sus sucesores en dicha capacidad, de acuerdo con la naturaleza y calidad de los mismos, respectivamente, para los efectos del Fideicomiso y demás propósitos expresados más adelante concernientes a los mismos. Y por medio de la presente escritura convienen y declaran que el citado Fideicomisario o sus legítimos sucesores, en caso dado, respectivamente, se les considerará en posesión y con derecho

a todas las propiedades y derechos arriba expresados para ser transferidos y traspasados o que se propongan ser transferidos y traspasados, y tendrán autorización para ejercer los poderes aquí otorgados con sus designios y objetos, solamente para y por el Fideicomisario, con sujeción a los términos y condiciones que se expresan en seguida:

1º El Bono o Bonos garantizados por esta hipoteca serán firmados por el Presidente o Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril y tendrán fijado el sello registrado de la Compañía del Ferrocarril, legalizados dicho Bono o Bonos por la firma del Secretario de la Compañía. En caso que alguno de los funcionarios que hayan firmado y sellado cualesquiera de dichos Bonos cesara en el ejercicio de sus funciones como funcionario de la Compañía, antes de que el Bono o Bonos firmados y sellados hayan sido emitidos, certificados y entregados por el Fideicomisario, dicho Bono o Bonos pueden sin embargo, ser adoptados y usados por la Compañía del Ferrocarril, y emitidos, certificados y entregados bajo las condiciones de esta hipoteca, como si las personas que firmaron y sellaron tal Bono o Bonos no hubieran cesado en el cargo de Funcionarios de la Compañía del Ferrocarril.

Los cupones adheridos al Bono garantizado por esta hipoteca serán autenticados por la firma litografiada del presente o actual o de cualquier Tesorero futuro de la Compañía del Ferrocarril y la Compañía del Ferrocarril puede adoptar y usar con este objeto la firma litografiada de cualquiera persona que haya sido Tesorero de la Compañía no obstante el hecho de que dicha persona haya dejado de ser Tesorero en el tiempo en que los Bonos fueron certificados y entregados. Antes de la certificación y entrega de cualquier Bono, todos los cupones vencidos serán contados, cancelados y entregados a la Compañía del Ferrocarril. Está acordado, y convenido por la Compañía del Ferrocarril que ninguno de los Bonos que van a ser garantizados por esta hipoteca serán emitidos o tendrán ningún valor, bajo ningún respecto, si antes no han sido autenticados por el certificado del Fideicomisario o de sus sucesores en dicho cargo, en la forma y modos previstos en dicha hipoteca.

2º Mientras que los Bonos que deben ser emitidos bajo las seguridades dadas por esta escritura, sean litografiados y preparados, la Compañía del Ferrocarril puede otorgar y a petición suya el Fideicomisario certificará y entregará en lugar de los

Bonos litografiados, Bonos provisionales impresos o litografiados, de la misma denominación y sin cupones, pero en todo sentido sustancialmente en la misma forma de Bonos ya mencionados y sujetos a las mismas cláusulas, limitaciones y condiciones de los Bonos no provisionales. A la entrega de los Bonos provisionales para ser cambiados, la Compañía del Ferrocarril emitirá (y, una vez cancelados tales Bonos provisionales), y el Fideicomisario certificará y entregará para el cambio, Bonos litografiados de un valor igual a los Bonos provisionales entregados, y hasta que se haya efectuado el cambio, cada uno de los Bonos provisionales gozará de los mismos derechos y seguridades que tendrán los Bonos litografiados emitidos en la forma expresada.

3º La Compañía del Ferrocarril por sí misma y sus sucesores y cesionarios, en consideración a las estipulaciones anteriores, promete y conviene además con el Fideicomisario y sus sucesores en dicha capacidad, que la Compañía del Ferrocarril y sus sucesores en cualquier tiempo ahora y más tarde proveerá al pago del capital, e intereses correspondientes a los Bonos referidos y descritos anteriormente, tan luego como sean exigibles para el pago, sin deducción de ningún impuesto o impuestos que la Compañía del Ferrocarril esté obligada a pagar, deducir o retener de ella, bajo ley presente o futura, y la Compañía del Ferrocarril se compromete y obliga a pagar dicho impuesto o impuestos.

4º La Compañía del Ferrocarril conviene además, que en todo tiempo, de aquí en adelante, mientras esta hipoteca sea pagada y satisfecha, en mantener una oficina o agencia en la ciudad de New York, Estado del mismo nombre y otra en la ciudad de Londres, Inglaterra, para la transferencia y registro de los nombrados Bonos. Dichos Bonos pasarán al portador si no son registrados en el nombre del dueño en los libros de la Compañía, que deben llevarse para este objeto en las Agencias de las ciudades de New York o Londres, creadas con tal fin por la Compañía del Ferrocarril, cuya Registración tiene que ser anotada en el Bono o los Bonos. Después de dicha registración no será válida ninguna transferencia sino está hecha en los libros por el dueño registrado en persona o por apoderado legalmente autorizado e igualmente anotado en el Bono, pero el mismo será exonerado del registro haciendo la transferencia del mismo modo al portador y entonces la transferibilidad al porta-

dor será restablecida; pero dicho Bono puede ser otra vez y de tiempo en tiempo registrado o transferido al portador como antes. Dicho registro, sin embargo, no afectará la negociabilidad de los cupones, pero los mismos continuarán siendo transferibles al portador no obstante el registro del Bono.

5º La Compañía del Ferrocarril y el Fideicomisario deben considerar y tratar al portador de cualquier Bono garantizado por esta hipoteca, como que si en ningún tiempo hubiera sido registrado como está previsto en esta hipoteca, y al portador de cualquier cupón como a absoluto dueño de dicho Bono o cupón para el objeto de recibir el pago de él y para cualquiera otra negociación, sea que dicho Bono o cupón se deba o no, y la Compañía del Ferrocarril y el Fideicomisario no serán afectados por ninguna noticia en contrario.

6º La Compañía del Ferrocarril estipula y conviene que a su tiempo, de cuando en cuando, pagará pronta y debidamente, y se librará de todos los impuestos, tributos, contribuciones, censo de aguas o impuestos fiscales determinados por la ley sobre la propiedad, franquicias y predios aquí hipotecados o sobre alguna parte de ellos o sobre las rentas y beneficios de los mismos, cuyo gravamen pueda o pudiese mantener prioridad sobre el gravamen de esta hipoteca, por cuanto la preferencia de ésta debe ser completamente preservada en relación con todas las propiedades, franquicias y predios aquí hipotecados, que la Compañía del Ferrocarril, también pagará todos los impuestos, tributos, contribuciones fiscales, impuestos legalmente sobre los bienes e intereses del Fideicomisario en la propiedad hipotecada o sobre los intereses del poseedor de cualquier Bono o cupón aquí asegurado a la propiedad hipotecada; conviniendo, sin embargo, que la Compañía del Ferrocarril no será requerida a pagar ninguno de dichos impuestos, tributos y contribuciones fiscales siempre que de buena fe y por apropiados procedimientos legales, dispute la validez de las citadas cargas o cualquiera de dichos impuestos, tributos o contribuciones fiscales sobre los Bonos o cupones, exceptuando sólo aquello que la Compañía del Ferrocarril sea obligada por ley a pagar, deducir o retener de aquellos.

7º Para la ejecución de este contrato el Fideicomisario sin ninguna otra acción social de parte de la Compañía del Ferrocarril, certificará y entregará a la orden del Presidente o Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril dicha emisión de Bo-

nos, como se ha dicho antes, asegurada por esta hipoteca, la Serie completa numerada del uno al dos mil cuatrocientos ochenta y seis, inclusive, importe de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil dollars, la misma que habiendo primeramente sido preparada y firmada por el Presidente o Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril y habiendo tenido el sello de la Compañía del Ferrocarril, ratificado con la firma de su Secretario.

8º Es la intención de esta hipoteca y en la presente así se ha declarado, que todos los Bonos con sus intereses correspondientes, serán emitidos bajo esta misma hipoteca, serán igualmente en todos respectos asegurados por la misma sobre todas las propiedades, derechos, franquicias, rentas y privilegios aquí hipotecados, sin preferencia prioridad o distinción con motivo de y sin referencia al tiempo o tiempos de la actual emisión de dichos Bonos o cualquiera de ellos.

Hasta que la Compañía del Ferrocarril o sus sucesores o el Gobierno hayan hecho omisión o faltado a lo aquí acordado, en el pago del capital, intereses o fondo de amortización de dichos Bonos o de alguno de ellos, de acuerdo con el tenor de este contrato, ya en el tiempo o en la forma aquí acordada para el pago de ellos o hayan hecho omisión o roto su compromiso en el cumplimiento y observación de cualquiera de las condiciones, obligaciones o requerimientos de dichos Bonos o de este instrumento, impuestos a la Compañía del Ferrocarril o a sus sucesores o al Gobierno, en referencia de dichos Bonos, o en el debido cumplimiento y observación de cualquiera de los convenios y estipulaciones que de aquí en adelante deben ser ejecutados y observados por la Compañía del Ferrocarril o el Gobierno, el Fideicomisario permitirá y soportará que la Compañía del Ferrocarril y sus sucesores y cesionarios posean, administren, operen, y beneficien todos los bienes, propiedades, predios, derechos, franquicias, privilegios e inmunidades aquí traspasados o con intención de ser traspasados y a renovar, alterar, sustituir y reparar los mismos y todas las partes aquí expresadas, y a recibir tomar y usar los emolumentos, derechos, impuestos rentas, productos y beneficios aquí expresados, de la misma manera y con los mismos efectos como que si esta hipoteca no hubiera sido hecha.

9º En cualquier tiempo, después de pedirlo, la Compañía del Ferrocarril, sus sucesores o seccionarios o el Gobierno hiciera,

dejara de hacer, olvidara o rehusara u omitiera pagar los intereses sobre cualquiera de dichos Bonos garantizados como en esta hipoteca queda establecido, o dejara de hacer los pagos de amortización como aquí se previene, o si después de requerido, dejara de cumplir cualquiera de los pactos o estipulaciones que le corresponden cumplir por su parte; si tal falta de cumplimiento continuase por un período de seis meses después de hecha la petición, entonces y en cualquiera de estos eventos,, el Fideicomisario puede, con requerimiento por escrito de los Tenedores de cincuenta por ciento de los Bonos emitidos bajo esta hipoteca y que se hallen en esa época pendientes, y hallándose satisfactoriamente indemnizado, declarará, mediante aviso por escrito dirigido a la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno que dichos Bonos garantizados por esta hipoteca y que se hallen pendientes con todos sus intereses atrasados, están vencidos y son pagaderos inmediatamente; y una vez hecha esta notificación por el Fideicomisario, el importe total del principal e intereses de dichos Bonos pendientes, quedarán vencidos y a pagarse inmediatamente después, aunque el período limitado aquí o en otra parte no haya terminado.

10. Si la falta de pago continuara por el período antedicho o en caso de que la Compañía del Ferrocarril, sus sucesores o cesionarios o el Gobierno, después del requerimiento hecho, no cumplieran o descuidaran, rehusaran u omitieran pagar el importe de dichos Bonos asegurados por esta hipoteca o alguno de ellos, en caso de que tal falta continuara por el período mencionado, entonces el Fideicomisario puede tomar y conservar posesión de todos los bienes raíces, propiedades, pertenencias, derechos, franquicias, privilegios, exenciones aquí afectadas o que se propongan afectar; y como apoderado de hecho o agente de la Compañía del Ferrocarril o en su propio nombre como Fideicomisario por sí mismo y sus agentes y sustitutos debidamente nombrados, por sus gerentes, representantes, funcionarios, superintendentes y sirvientes, puede tener, conservar, usar, manejar, operar y disfrutar de las mismas y parte de ellas, con tanta extensión y propiedad como pudiera la Compañía del Ferrocarril hacerlo legalmente, practicando periódicamente las reparaciones necesarias, alteraciones y adiciones y recibiendo todos los emolumentos, entradas, réditos, rentas y beneficios de todo ello y después de rebajar y sufragar los gastos de dicho uso, ocupación, reparaciones, alteraciones y adiciones y el cos-

to y gasto de esa toma de posesión y manejo durante ella, así como la justa compensación de los servicios de sus apoderados, agentes y ayudantes que, a su discreción nombrará para el objeto antedicho; y además, la suma o sumas suficientes para indemnizar al Fideicomisario contra cualquier responsabilidad, pérdida o perjuicio causado por cualquier cosa hecha de buena fe en el cumplimiento de sus deberes de Fideicomisario, aplicará el sobrante neto de las entradas o rentas sin preferencia, prioridad o distinción de un Bono sobre otro, a prorrata e igualmente al pago del principal e intereses acumulados o acumulándose en dichos Bonos pendientes y que se propone garantizar en esta escritura.

11. En el caso de que tal falta continuara durante el período mencionado, el Fideicomisario puede y con iguales requerimientos e indemnización procederá con o sin tal requisito a vender y disponer de todas y cada una de las propiedades raíces, personales y mixtas, derechos, franquicias, servidumbres, privilegios y exenciones aquí traspasados y transmitidos al postor más alto en remate público, en el tiempo y lugar que designe el Fideicomisario, habiendo éste primeramente dado aviso del tiempo y del lugar de tal venta en subasta por medio de anuncios publicados una vez por semana durante seis semanas por lo menos, en no menos de dos diarios de circulación general, uno en la ciudad de New York y otro en la ciudad de Londres. El Fideicomisario puede posponer la venta de una fecha a otra, a su discreción y por tantas veces como crea conveniente, anunciando públicamente por medio de edictos el emplazamiento de la venta y por cuanto tiempo se emplaza; al tiempo de hacerlo y al cabo de tal emplazamiento puede efectuar la venta y sin nuevo aviso y tal venta puede comprender todos los bienes raíces, propiedades y derechos de toda clase y naturaleza, franquicias, servidumbres, privilegios y exenciones con título bueno y bastante, liberando la propiedad así transferida de todos los fideicomisos, gravámenes creados por este instrumento y sin responsabilidad para el comprador respecto a la aplicación que se dé al dinero importe de la compra y sin obligación para el comprador de averiguar la necesidad, conveniencia o autorización para efectuar la venta, venta que llevada a cabo en la forma mencionada será a perpetuidad como en derecho se requiere, sin que la Compañía del Ferrocarril ni otras personas tengan reclamo sobre los bienes y propiedades

así vendidos o parte de ellos o algún interés en ellos, por, de o mediante la Compañía del Ferrocarril; y después de rebajados del producto de dicha venta los gastos de ella incluyendo honorarios de abogados, apoderados y demás gastos, anticipos u obligaciones que haya contraído el Fideicomisario en el concepto de impuestos, contribuciones de la propiedad o parte de ella, así como una compensación razonable para el Fideicomisario, por llevar a cabo la venta, el deber del Fideicomisario será aplicar el resto del importe de dicha venta al pago del capital e intereses acumulados de todos los Bonos que en aquella fecha se hallen pendientes de pago, sin dar preferencia, ni prioridad, ni hacer distinción de un Bono sobre otro, pagando su importe totalmente si alcanza el dinero para ello, pero si no, a prorrata, y en caso de que, pagados los Bonos y sus intereses, queden en poder del Fideicomisario parte de los bienes en fideicomiso o de su producto, entonces el Fideicomisario traspasará y transferirá o pagará todo ello a la Compañía del Ferrocarril, sus sucesores o conccionarios para uso y beneficios de ellos.

12. O el Fideicomisario podrá proceder a proteger y hacer efectivos los derechos de todos dichos tenedores de Bonos por virtud de esta hipoteca, bien sea por medio de litigio para ejecutar dicha hipoteca o por medio de cualquiera acción apropiada en equidad o en derecho, de acuerdo con los consejos que reciba el Fideicomisario expertos versados en la ley y que él considere más adecuados, para proteger y hacer efectivos dichos derechos. En dichos litigios se podrán nombrar Síndicos, y depositarios a solicitud del Fideicomisario, entendiéndose sin embargo que queda expresamente entendido, que en caso de falta de pago, como se ha dicho antes, si la primera parte contratante con el consentimiento escrito del Fideicomisario y de los Tenedores de una mayoría del valor de los Bonos no redimidos en cualquier tiempo antes de la venta de la propiedad hipotecada, pagase todos los intereses semestrales devengados, que se deban por razón de dichos Bonos, e hiciese y ejecutase todas aquellas cosas y asuntos con respecto a los cuales se encuentra en mora y pagase también todos los gastos, incluyendo honorarios de abogados, retribuciones, impuestos, tributos, contribuciones, daños (sin incluir aquellos que se hubiesen rechazado de buena fe) incluyendo también los gastos razonables del Fideicomisario, entonces y en tal caso no se considerarán como vencidos los Bonos, a pesar de lo que pueda de-

cirse aquí en contrario y no se verificará entonces la venta de la propiedad por razón de las faltas o vencimientos anteriores; pero dicho consentimiento o renuncia no se extenderá o afectará las faltas subsiguientes ni menoscabará cualquier derecho deribado de las mismas.

13. En caso de venta de las propiedades hipotecadas o de una parte de ellas, bien por el Fideicomisario en virtud de las facultades que se le confieren por este instrumento o en la secuela de procedimientos judiciales, el comprador o compradores en dicha venta, al pagar el precio de venta y el arreglo respectivo sobre el mismo, después de hacer un pago en efectivo capaz de cubrir las costas y gastos de dicha venta y todos otros aquellos desembolsos de los cuales debe haberse hecho provisión en efectivo, tendrá derecho a pagar y entregar al Fideicomisario y a usar como medio de pago de dicho precio de venta los Bonos y Cupones que posea y al pago de los cuales pudieran aplicarse legalmente los productos líquidos de dicha venta. Con este fin, el valor de los Bonos o Cupones no será mayor que la prorrata o proporción que debiese pagar de dichos productos líquidos de la venta a dicho comprador o compradores como Tenedor o Tenedores de dichos Bonos y Cupones.

14. Queda convenido además, que llegado el caso de efectuarse la venta de los terrenos, bienes y propiedades que aquí se hipotecan o que se conviene o pretende hipotecar, bien por el Fideicomisario en virtud de las facultades que aquí se le dan o en procedimiento judicial para ejecutar la hipoteca, entonces y en ese caso la suma principal de todos y cada uno de dichos Bonos que no estuviesen para ese tiempo redimidos y que se garantizan por este instrumento, se vencerán y harán pagaderos inmediatamente, ya se haya dado aviso o no, declarando la totalidad de dicho capital e intereses vencidos y pagadera por razón de tal mora, a pesar de lo que se diga en contrario en dichos Bonos o en esta escritura. En caso de peticiones contradictorias de los accionistas por razón de las cláusulas precedentes, el Fideicomisario podrá ejercer su discreción en los asuntos a que se refieran dichas peticiones contradictorias.

15. Todos los recursos previstos en esta hipoteca son acumulativos y se conceden además de cualquiera otro recurso dado en esta hipoteca que exista o pueda existir de acuerdo con la ley, ya independientemente o en conexión con las cláusulas de esta hipoteca.

16. La Compañía del Ferrocarril estipula y conviene en que en ningún tiempo insistirá o usará como defensa de manera alguna reclamará o se aprovechará del beneficio de espera o mora que pudiera la ley hoy en vigor o en el futuro conceder; tampoco reclamará o se aprovechará de cualquiera ley presente o futura que se refiera a la valoración o justiprecio de las propiedades hipotecadas y anterior a cualquiera venta que se efectúe de las mismas; tampoco reclamará o ejercerá derecho alguno después de efectuadas dichas ventas, en virtud de cualquiera ley escrita para redimir propiedades, en todo o en parte, que hayan sido así vendidas, y por medio de la presente, expresamente renuncia a todo beneficio y ventaja dados por esas leyes y estipula que no estorbará, dilatará o impedirá la ejecución de los poderes que aquí se le confieren y delegan al Fideicomisario, sino que por el contrario, sufrirá y permitirá la ejecución de todos esos poderes, como si no existiesen o fuesen promulgadas las citadas leyes.

17. Ninguno de los Tenedores de Bonos o cupones garantizados por la presente, tendrá derecho a incoar demandas, pleitos o litigios de derecho o de equidad con respecto a esta hipoteca para la ejecución de cualquier fideicomiso o poder aquí mencionado, o para el nombramiento de un Síndico o el ejercicio de cualquiera otro recurso por virtud de esta hipoteca, a no ser que, dicho tenedor haya dado previamente noticia por escrito a dicho Fideicomisario de cualquier vencimiento y de su continuación por el lapso de tiempo que se menciona en esta hipoteca, y a menos que los Tenedores del cincuenta por ciento del monto de los Bonos garantizados por esta hipoteca, que no estén redimidos, hayan dado aviso escrito al Fideicomisario, le hayan dado oportunidad suficiente para proceder por sí a ejercer las facultades que se le dan por esta hipoteca, o incoar las acciones, juicios o pleitos en su propio nombre, y a menos que dicho Tenedor o Tenedores hayan ofrecido al Fideicomisario garantía suficiente para indemnizar las costas, gastos y responsabilidades que pudieran incurrirse por razón de dicha acción, juicio o litigio; y que el Fideicomisario hubiese rehusado o descuidado atender dicho aviso o súplica dentro de un tiempo razonable; y dicha notificación, súplica y oferta serán a opción del Fideicomisario, en cada caso, consideradas como condición previa la ejecución de los poderes y facultades concedidas por esta hipoteca, así como también a cualquiera demanda o acción de ejecución de la hipoteca o petición para el nom-

bramiento de un depositario o Síndico, y a cualquier otro recurso concedido por esta hipoteca, entendiéndose que ninguno de los Tenedores de Bonos y de cupones tendrá derecho alguno a afectar, perturbar o perjudicar el privilegio de esta hipoteca por medio de demanda alguna o a hacer efectivos derechos concedidos por esta hipoteca a no ser en la manera y forma que se preveen en ella, y que todas las acciones que surjan de esta hipoteca serán presentadas, incoadas y proseguidas para el beneficio común e igual de todos los Tenedores de Bonos y cupones no redimidos.

Sin embargo; esta cláusula de esta escritura de hipoteca y las otras condiciones de la misma, no impedirán o serán interpretadas para impedir a cualquier Tenedor de dichos Bonos o cupones la presentación de una acción ordinaria para hacer efectiva cualquiera sentencia sobre dinero contra dicha Compañía del Ferrocarril, en caso de que falte al pago de la misma.

18. A petición del Fideicomisario, la Compañía del Ferrocarril, de vez en cuando, traspasará, enajenará, cederá, y transferirá al Fideicomisario todos los bienes inmuebles que en lo sucesivo adquiera de cualquier manera para los usos y fines sociales de la empresa, y hará, firmará, otorgará, autenticará, sellará y entregará al Fideicomisario, o hará que se le firme, otorgue, autentique, selle o entregue a dicho Fideicomisario todos aquellos actos, escrituras, instrumentos, traspasos y pruebas legales para el perfecto traspaso a dicho Fideicomisario de todas y cada una de las propiedades, bienes raíces, derechos, servidumbres y franquicias, privilegios e inmunidades que por la presente se traspasan o pretenden traspasar, o que puede la Compañía del Ferrocarril adquirir en el futuro, según que el Fideicomisario aconsejado por persona versada en la ley, desee o requiera para el cabal cumplimiento de las condiciones, objeto y fines de esta hipoteca y para asegurar el pago del capital e intereses de los Bonos que aquí se garantizan. El Fideicomisario ejercerá la tenencia de esos bienes y propiedades de acuerdo con los distintos y respectivos depósitos y para los usos y fines, y sujeto a las facultades y poderes que aquí se mencionan que se le dan y confieren.

19. Será considerada como entrega suficiente de cualquier aviso, súplica, consentimiento, o de cualquier papel que deba entregarse o demanda que deba hacerse a la Compañía del Ferrocarril o al Gobierno, de acuerdo con esta hipoteca, si se le

envían debidamente por correo, a la Compañía del Ferrocarril, en la ciudad de New York, Estado de New York, y al Gobierno, en Quito, Ecuador.

20. En cualquier tiempo en que a ciencia del Fideicomisario, no hubiese falta por parte de la Compañía del Ferrocarril en el cumplimiento de sus estipulaciones, en los Bonos y Cupones y en esta hipoteca, el Fideicomisario podrá a su prudente arbitrio y a petición de la Compañía del Ferrocarril hecha por medio de una resolución de su Junta Directiva, certificada por su Secretario, sellada con el sello de la Compañía, traspasar, a manera de redención o liberación, o acto equivalente, cualquiera de los terrenos, maquinarias u otra propiedad comprendida en este instrumento que, a juicio de la Compañía del Ferrocarril, igualmente expresado en dicha resolución, lleguen a ser posesión o uso inútiles para el trabajo del Ferrocarril y plantas ferroviarias de la Compañía; pero a condición de que, en cada caso, otros bienes que a juicio del Fideicomisario, tengan igual valor al de los redimidos, se sustituyan por dichos bienes redimidos y que queden sujetos al privilegio de la hipoteca; de modo que tal redención o liberación no afecten la garantía que aquí se da y mientras la Compañía no esté en mora por virtud de esta escritura o por virtud de dichos Bonos y cupones, la Compañía podrá, libre de los privilegios aquí convenidos, vender, permutar, o de cualquier otra manera disponer de los materiales, material rodante, maquinarias, u otros bienes semovientes que se hubiesen deteriorado o héchose de poco uso o inútiles e inadecuados para el trabajo de la Compañía del Ferrocarril; siempre que, sin embargo, antes de hacer eso, haya reemplazado o sustituido la misma por otra propiedad, a juicio del Fideicomisario, sea de igual o mayor valor, de manera que la garantía de esta hipoteca no se disminuya; el consentimiento del Fideicomisario a dicha venta, o cambio, u otra enajenación deberá ser expresado por escrito y todos los cambios de nuevo material y propiedades serán sometidos a esta hipoteca, como si los mismos hubiesen sido originalmente comprendidos en la misma. El valor de la propiedad así sustituida por propiedades de la Compañía del Ferrocarril vencidas o redimidas, de acuerdo con lo que se dice en este artículo, así como el valor de otra propiedad así vendida o redimida, será justipreciada por la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril y un acuerdo de dicha Junta Directiva, conteniendo tal justiprecio, certificado bajo el

sello de la Compañía del Ferrocarril por su Secretario, será prueba bastante para el Fideicomisario, para formarse juicio sobre el valor de las propiedades; pero el Fideicomisario podrá a su discreción y a expensas de la Compañía del Ferrocarril requerir que se le suministre cualquiera otra prueba que él considere conducente sobre el valor de las propiedades. Se conviene expresamente, sin embargo, que la Compañía del Ferrocarril en vez de substituir como se dice antes, otras propiedades como condición previa para redimir las mismas por dicho Fideicomisario, los productos de cualquiera de las mencionadas propiedades, que hayan sido redimidas podrán ser pagadas al Fideicomisario como parte de la garantía de esta hipoteca, y tales productos, a solicitud de la Compañía del Ferrocarril, expresada en una resolución de su Junta Directiva, certificada por su Secretario bajo el sello de la Compañía del Ferrocarril, podrán ser pagadas por el Fideicomisario con el objeto único de reemplazar dichas propiedades redimidas o para prolongaciones y adelantos permanentes, a condición de que esta hipoteca inmediatamente recaiga sobre las mismas como si ellas hubiesen estado incluídas en la misma originalmente. La Compañía del Ferrocarril otorgará o hará que se le otorgue a dicho Fideicomisario todas aquellas otras enajenaciones o adelantos permanentes, según sean exigidos por el Fideicomisario para la mayor seguridad en el título de dicho Fideicomisario sobre esos bienes como parte de las propiedades hipotecadas. El Fideicomisario, sin embargo, antes de consentir en que se haga la liberación de propiedades sujetas a esta hipoteca, o de permitir la sustitución de nueva propiedad, o de pagar los productos de las propiedades redimidas, como se dice antes, podrá a su discreción, por medio de su representante o representantes y a expensas de la Compañía del Ferrocarril, hacer inspección de la propiedad y libros de cuentas de la Compañía del Ferrocarril y de la propiedad que se pretenda substituir, así como de las pretendidas prolongaciones y de los adelantos permanentes y podrá verificar cualquier otro examen que dicho Fideicomisario considere propio como guía de su criterio y deberes, como se dice antes.

21. Si la Compañía del Ferrocarril no exigiese que se le pague a ella dentro de seis meses de la fecha en que el Fideicomisario reciba los productos de las ventas de las propiedades redimidas para los fines que se menciona en la presente cláusula

de esta hipoteca, entonces dichos productos o cualquier remanente que esté en manos del Fideicomisario será aplicado por dicho Fideicomisario para los fines del fondo de amortización que se mencionará después.

22. Inmediatamente después de verificarse el pago de todos los dineros aquí garantizados y de la ejecución perfecta y cumplimiento de todas las condiciones, obligaciones y requisitos aquí contenidos, el Fideicomisario reenajenará todas y cada una de las propiedades, bienes y efectos a la Compañía Ferrocarrilera sus sucesores y cesionarios, como aquélla a éstos le ordenen.

23. Se convienen mutuamente entre las partes contratantes que cuando en esta escritura se use la palabra Fideicomisario o se mencionen los Bonos garantizados por la presente, se entenderá que dicha palabra significa el Fideicomisario en ejercicio por el tiempo que transcurra en conformidad con los términos de esta escritura.

24. Como condición previa a la aceptación del fideicomiso por el Fideicomisario que es la segunda parte contratante, se conviene y estipula entre las partes contratantes y entre cualesquiera personas que llegen a ser en el futuro Tenedores de Bonos garantizados por esta escritura, que el Fideicomisario no será responsable por acto ninguno, falta, negligencia o mala conducta de cualquiera de sus agentes, representantes o empleados, que él haya nombrado o designado en conexión con la ejecución de dicho fideicomiso y que no será en manera alguna responsable o dará cuenta bajo ningún pretexto a no ser que sea por negligencia grave o mala fe; que los términos de esta escritura o de los Bonos respecto a la prioridad de privilegio, facultades o poderes suficientes o cualquier otro asunto, son hechos por la Compañía del Ferrocarril privadamente y el Fideicomisario no asume responsabilidad alguna por la exactitud de los mismos, así como también que no se considerará como uno de los deberes del Fideicomisario el protocolizar o registrar esta escritura, o cualquier otro instrumento, hipoteca, documento de depósito, traspaso o cualquier otro documento que le pueda ser entregado a él de acuerdo con los términos de esta hipoteca, tales como documentos de depósito, escritura de hipoteca, traspaso de propiedades, traslación de dominio, escritura prendaria, concesión de bienes muebles ni tampoco renovar tales documentos de depósito, hipoteca, prenda, ni procurar nin-

gunos otros documentos, u otras garantías, ni hacer cualquier acto que pueda ser conveniente y propio para la continuación del privilegio aquí concedido, ni a dar aviso de la existencia de tal privilegio o de la extensión o sustitución del mismo; tampoco será considerado como parte de los deberes del Fideicomisario asegurar los bienes contra fuego o cualquier otro accidente, ya sobre una parte o la totalidad de dichos bienes hipotecados, ni a renovar pólizas de seguros, ni a exigir que se le informe sobre el pago de cualesquiera impuesto o tributos, ni a exigir que se hagan tales pagos; pero el dicho Fideicomisario podrá a su prudente arbitrio ejecutar todos esos actos.

El Fideicomisario no podrá ser obligado a desempeñar las funciones de su cargo como tal Fideicomisario, de acuerdo con esta hipoteca, a menos que sea completamente remunerado a su satisfacción.

25. En caso de que fuese necesario y propio para el Fideicomisario hacer en cualquier tiempo investigaciones con respecto a hechos que sean preliminares a ejercitar o no ejercitar ciertos actos o hacer o no hacer una cosa como tal Fideicomisario, un certificado proveniente de la primera parte contratante con el sello social y firmado por su Presidente y corroborado con la declaración jurada de uno o más Directores será prueba irrefutable de tales hechos que protejera al Fideicomisario en cualquier acto que ejecute por razón de la pretendida existencia de tales hechos.

26. Queda convenido y estipulado además, que de acuerdo con los términos de este documento de hipoteca, el Fideicomisario tendrá derecho a una compensación razonable por cualesquiera servicios que preste de acuerdo con el mismo o por razón del Fideicomisario, cuya compensación junto con todos los gastos necesarios y equitativos, costas, honorarios de abogados y otros desembolsos en que él haya incurrido por razón del desempeño de sus funciones como tal Fideicomisario, serán pagados por la Compañía del Ferrocarril o de los bienes depositados, sobre los cuales dicho Fideicomisario tendrá primer privilegio. El Fideicomisario estará protegido cuando obre de acuerdo con cualquier resolución, aviso, súplica, acuerdo, certificado, declaración jurada, comprobante, Bono o cualquier otro documento o papel que él considere auténtico y que crea proveniente y firmado por la parte respectiva.

27. Cada Fideicomisario que se nombre por virtud de esta escritura podrán en cualquier tiempo renunciar el Fideicomiso,

dando aviso por escrito y enviando por correo a la Compañía del Ferrocarril y a aquellos Tenedores de acciones que sean conocidos por dicho Fideicomisario, como tales Tenedores de Bonos; por lo menos con sesenta días de anticipación al día en que dicha renuncia deba tener efecto. Si los Tenedores de una mayoría del importe de los Bonos no redimidos que aquí están garantizados, llegasen a no estar satisfechos con el Fideicomisario, podrán removerle de su puesto por medio de un documento firmado y sellado por ellos y legalizado en la forma en que se legalizan escrituras públicas, en presencia de cualquier empleado público autorizado por la ley para legalizar escrituras públicas, y por el mismo documento podrán nombrar un nuevo Fideicomisario.

En caso de renuncia o incapacidad del Fideicomisario o de su remoción por los Tenedores de Bonos, o en caso de que el Fideicomisario cese de cualquiera otra manera en su cargo, se nombrará otro Fideicomisario, y cualquiera vacante en el cargo de Fideicomisario, que ocurra por renuncia, incapacidad, remoción o de cualquiera otra manera podrá ser llenada por instrumento público como antes se menciona en esta cláusula vigésima séptima o por los Tenedores de una mayoría del importe de los Bonos no redimidos constituidos en Junta de Tenedores de dichos Bonos, reunida, a petición de, por lo menos, un veinticinco por ciento de los Tenedores de Bonos no redimidos, o convocados por orden de la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril; debiéndose dar aviso público de dicha Junta durante los treinta días anteriores a la misma, con indicación de tiempo y lugar y del objeto de la Junta, una vez por semana, por cuatro semanas consecutivas en dos diarios de circulación general, que se publiquen uno en la ciudad de New York y el otro, en la ciudad de Londres, Inglaterra y en dicha Junta los Tenedores de una mayoría del importe de dichos Bonos no redimidos y que voten personalmente o por poder podrán por instrumento público que demuestre la monta de los Bonos representados en esa Junta y la mayoría de los mismos que vote por la remoción y por el nombramiento del nuevo Fideicomisario, firmado y sellado por todos y legalizado por ellos en la forma antedicha, en presencia de un funcionario público, autorizado por la ley del país en que tenga lugar la Junta para legalizar documentos, y nombrar un nuevo Fideicomisario que ocupe la vacancia o remover al Fideicomisario entonces en ejercicio, y nombrar un nuevo Fideicomisario, según sea el caso.

El dicho instrumento público a que se refiere anteriormente esta cláusula sobre remoción del Fideicomisario y designación de un nuevo, o cualquier otro instrumento que sea así ejecutado, firmado, sellado y legalizado, expresando el acuerdo de la Junta de Tenedores de Bonos, acompañado de declaraciones juramentadas que prueben la publicación de los avisos respectivos, según sea el caso, serán entregados al Fideicomisario que se nombre y al ser archivados para su protocolización en la oficina de registro de instrumentos públicos de la República del Ecuador y en los cantones correspondientes donde se registró la hipoteca junto con la aceptación del Fideicomisario nombrado, el dicho nuevo Fideicomisario que fuese nombrado y mientras ejerza y continúe como tal, será considerado como en perfecta posesión de todos los bienes, propiedades, derechos y poderes que aquí se le da al Fideicomisario, como si esta hipoteca hubiese sido originalmente otorgada y entregada a dicho nuevo Fideicomisario, como tal Fideicomisario; pero si se necesitase cualquier otro traspaso para la debida ejecución y validez de otra hipoteca en nombre del nuevo funcionario será hecha por la Compañía del Ferrocarril y por el Fideicomisario, o por cualquiera de ellos.

Si los Tenedores de Bonos no llenasen cualquiera vacante en el Fideicomiso por instrumento público, como se ha dicho arriba, o si en la Junta que se convoque para llenar la vacante ocasionada por renuncia o incapacidad del Fideicomisario, o por remoción del mismo, por cualquier Tribunal competente, o de otro modo, los accionistas de una mayoría del importe de tales Bonos no llenaren tal vacante, como se dice antes, entonces la Compañía del Ferrocarril podrá en cualquier sesión ordinaria o extraordinaria de la Junta Directiva proveer tal vacante y nombrar un nuevo Fideicomisario por documento público otorgado por su Presidente, o Vicepresidente y sellado con el sello de la Compañía; y al ser entregado dicho instrumento al nuevo Fideicomisario y haberse efectuado el registro del mismo, como se ha dicho antes, junto con las declaraciones juradas sobre publicación de los avisos de tal Junta de Tenedores de Bonos y la aceptación del Fideicomiso por el nuevo Fideicomisario, dicho nuevo Fideicomisario, así nombrado, estará, de igual manera, mientras continué actuando como tal Fideicomisario, en completa posesión de todos los bienes, propiedades, derechos, poderes y obligaciones, que aquí se dan al Fideicomisario, como si esta hipoteca hubiese sido originalmente otorgada y eje-

cutada a favor de dicho Fideicomisario, como tal Fideicomisario, siempre que cualquier otro traspaso que sea necesario y propio de ejecutar para la perfecta validez de los derechos hipotecarios en el nuevo Fideicomisario sea hecho por la Compañía del Ferrocarril y el Fideicomisario o por cualquiera de ellos.

28. La Compañía del Ferrocarril, por sí, sus sucesores y cesionarios estipula y conviene con la segunda parte contratante, o sus sucesores que en la época del otorgamiento y entrega de esta escritura, está en perfecto dominio y posesión de los bienes arriba traspasados o que se pretende traspasar, y que tiene poder suficiente y autoridad legal para traspasar, contratar, vender y enajenar y para ceder dichos bienes en la manera y forma mencionada.

29. Por razón de la deuda y bonos aquí garantizados, la Compañía del Ferrocarril es responsable *in-personam*, y cualquier déficit que aparezca después de haberse hecho excusión de los bienes hipotecados, podrá hacerse efectivo contra la Compañía del Ferrocarril, pero no contra sus organizadores, accionistas, Directores, o empleados, personalmente; y las partes contratantes convienen, y así mismo conviene cualquiera persona que llegue a ser Tenedora de Bono de los que por este documento se emitan, que todos aquillos que hayan sido, sean o puedan llegar a ser organizadores, accionistas, Directores o empleados de la dicha Compañía del Ferrocarril, no serán en manera alguna considerados responsables por el pago del capital o de los intereses de los Bonos aquí garantizados o de una parte de los mismos, y que cualquiera responsabilidad por parte de los organizadores, accionistas, Directores y empleados de cualquier manera que surja, se entenderá expresamente renunciado por los Tenedores de dichos Bonos por el hecho de aceptar los mismos. Esta estipulación, convenio y exención se aplicará a los promotores, accionistas, Directores y empleados de la Compañía del Ferrocarril, o sus sucesores o cesionarios.

30. La Compañía del Ferrocarril se compromete a suministrar y a entregar al Fideicomisario, en todo tiempo, y al exigirselo por escrito, y tan a menudo y en la forma razonable que él requiera, una declaración escrita, firmada por el Presidente o Vicepresidente y por el Tesorero de la Compañía del Ferrocarril que demuestre minuciosamente el estado económico de la Compañía del Ferrocarril, en cuya declaración se especificarán particularmente las ganancias y gastos de explotación de las pro-

iedades gravadas por esta hipoteca, durante cada mes y por un período de un año por lo menos, que proceda a la fecha en que se hace la dicha exigencia.

La Compañía del Ferrocarril se compromete a que en todo tiempo y de vez en cuando, hasta que dichos Bonos e intereses sean completamente pagados, a permitir al Fideicomisario o a su representante o representantes a que inspeccionen minuciosamente todos los libros, papeles y documentos de la Compañía del Ferrocarril, incluyendo entre otras cosas, sus libros de cuentas y de registro, y a copiar de ellos la parte o partes que el Fideicomisario o su representante o representantes considere conveniente para suministrar los informes del caso al Fideicomisario con respecto a los asuntos mencionados en esta cláusula trigésima de esta hipoteca o con respecto a cualquier otro asunto mencionado en esta hipoteca.

El Fideicomisario no estará obligado a hacer tal exigencia ni a inspeccionar los libros, papeles o documentos ni hacer cualquier otro acto o cosa de conformidad con esta cláusula trigésima; y la omisión por parte del Fideicomisario de hacer dicha exigencia, o de inspeccionar los libros, papeles o documentos, o de hacer cualquier otro acto o cosa en conformidad con esta cláusula trigésima no se considerará como falta de sus deberes por parte del Fideicomisario.

31. La Compañía del Ferrocarril se compromete a mantener, conservar y guardar en todo tiempo la propiedad y bienes hipotecados, o cualquiera parte de ellos que ahora posee la Compañía del Ferrocarril o que pueda ser adquirida por ella en el futuro, en perfecto estado de reparación, lista para trabajar, debidamente provista de fuerza motriz, material rodante y equipo, y se compromete a hacer en todo tiempo, las reparaciones, cambio, reemplazos, adiciones, mejoras y adelantos que sean necesarios y propios para mantener en buen estado las propiedades hipotecadas o cualquiera de sus partes, de manera tal que no sean menoscabadas, y que el tráfico y negocio de la Compañía sean en toda época conducidos en la debida forma comercial.

32. Para prevenir cualquiera acumulación de cupones después que estén vencidos, la Compañía se compromete a no extender o consentir que se extienda, directa o indirectamente el tiempo fijado para el pago de los cupones o de los Bonos aquí garantizados y de que no será, directa o indirectamente, parte

interesada o que apruebe cualquier arreglo de compra o de amortización de dichos cupones en cualquiera otra forma.

En caso de que el tiempo fijado para el pago de dichos cupones, fuese extendido; ya se haya hecho la extensión con o sin el conocimiento de la Compañía del Ferrocarril, dicho Cupón no tendrá derecho, en caso de falta en el cumplimiento de esta hipoteca, a los beneficios o garantías de la misma hipoteca, sino con sujeción al pago previo y completo del capital de todos los Bonos emitidos y que no estén entonces redimidos, y al pago de los cupones vendidos de dichos Bonos, cuyo pago no hubiere sido extendido.

33. En caso de que los Bonos que aquí se emiten ó los cupones a ellos anexos se destruyan o mutilen, la Compañía del Ferrocarril a su prudente arbitrio podrá emitir y el Fideicomisario que entonces actúe, certificar y entregar un nuevo Bono con sus correspondientes cupones anexos, debiendo dichos nuevos Bonos ser el mismo tenor y fecha y llevar el mismo número de serie que el Bono mutilado o destruido tenía y deberá darse en cambio y en lugar de ellos, al ser cancelados los Bonos mutilados con sus cupones correspondientes y como sustituto de los destruidos. En caso de destrucción, el que exija un Bono duplicado presentará a la Compañía del Ferrocarril y al Fideicomisario prueba de la destrucción de dicho Bono y cupones, cuya prueba deberá ser satisfactoria a la Compañía del Ferrocarril y al Fideicomisario, a su juicio; y el postulante suministrará fianza suficiente a la Compañía y al Fideicomisario, según lo exijan. Los Bonos duplicados podrán llevar la firma del Presidente y del Secretario de la Compañía del Ferrocarril o de sus sucesores en dichos puestos en la época en que las firmas deben ser puestas en los mismos, y los cupones podrán llevar la firma litografiada o grabada del Tesorero de la Compañía del Ferrocarril o de quien sea Tesorero en la época en que dichos cupones sean litografiados o grabados.

34. La Compañía del Ferrocarril se compromete a que esta hipoteca tenga en todo tiempo primer privilegio sobre todas las propiedades, franquicias y bienes descritos en las cláusulas de traspaso de esta hipoteca, que ahora posee la Compañía del Ferrocarril o que pueda adquirir en el futuro, y sobre las sustituciones o permutas de tales bienes, y todas las adiciones, mejoras y adelantos sobre las mismas; y se compromete a no constituir o permitir que se constituyan o dejar que surja o exista ningún otro privilegio o gravamen que pueda tener prioridad

o preferencia sobre el privilegio de esta hipoteca, sobre las propiedades hipotecadas, franquicias y demás bienes y cualquiera de sus partes o sobre sus ventas y frutos civiles; entendiéndose, sin embargo, que nada de lo que se diga en esta escritura de hipoteca podrá impedir a la Compañía del Ferrocarril o a sus sucesores y cesionarios, de adquirir de acuerdo con la ley, cualquier Ferrocarril u otra propiedad gravada con hipotecas u otras cargas que hayan sido impuestas por la Compañía o persona de quien hayan sido adquiridas o por cualquiera Compañía o persona anterior, y de entrar en posesión de dicho Ferrocarril o propiedad, con sujeción a la hipoteca u otras cargas que lo gravan.

35. Todos los compromisos, estipulaciones, promesas y convenios contenidos en esta hipoteca y hechos en favor de la Compañía del Ferrocarril, serán para el solo y exclusivo beneficio de las partes contratantes, de los Tenedores de Bonos y de cupones aquí garantizados, y de cualquier otra persona que llegue a ser Tenedor de los mismos, y serán aplicables a los sucesores y cesionarios de la Compañía del Ferrocarril.

36. La Compañía del Ferrocarril y el Gobierno convienen y se comprometen, con el objeto de crear un fondo de amortización para el pago y retiro de los Bonos aquí garantizados, a pagar anualmente y mientras dichos Bonos o cualquiera de ellos estén en circulación y no redimidos, al Fideicomisario o a los Señores Glyn Mills Currie & Co. de Londres, Inglaterra, obrando como sus agentes, además del seis por ciento de interés que se debe sobre los Bonos y cupones garantizados, la suma de sesenta y dos mil ciento cincuenta dollars (\$|| 62.150) o sean a la rata de dos y medio por ciento por año (2 y medio por ciento). Todos los dineros que se paguen en dicho fondo de amortización y todas las acumulaciones sobre él mismo, los usará el Fideicomisario o sus agentes, para la compra de Bonos de los aquí garantizados al más bajo precio a que dichos Bonos puedan ser razonablemente obtenidos por oferta, siempre que los mismos puedan ser obtenidos a menos de la par y por sorteos que tenga por objeto el pago a la par, cuando el precio esté a la par o más de la par, debiéndose hacer los sorteos por el Fideicomisario o sus agentes en Londres, por lo menos, treinta días antes de la fecha de pago del próximo interés, y debiéndose hacerse publicaciones de los números de los Bonos así sorteados en tres de los principales periódicos de Londres, una vez por semana, durante tres semanas. Después de

dicho sorteo y publicación, el Bono o Bonos que hayan sido así sorteados, se considerarán como si fuesen adquiridos en la fecha del próximo interés, y cesarán todos los intereses sobre los mismos en lo sucesivo.

37. El Gobierno se compromete a que la garantía que aquí da de sus entradas de Aduana para el pago de los Bonos aquí garantizados, constituirá a partir del treinta y uno de Diciembre de un mil novecientos ocho, primer privilegio sobre sus entradas de Aduana y a que no existirá privilegio y carga sobre las mismas, que tengan prioridad o que puedan clasificarse *pari-passu* con las mismas y a no crear en lo futuro o permitir ningún gravamen sobre dichas entradas de Aduana en detrimento de los Bonos aquí garantizados. El Gobierno se compromete además a que de las entradas de Aduana antes referidas se separará y reservará de los depósitos diarios que se haga en el Banco o Bancos del Ecuador en que dichas entradas de Aduana deban ser depositadas y a partir del día primero de Enero de un mil novecientos nueve una trescientas avas partes del monto que se requiere para el pago del seis por ciento (6%) de interés y del (2 y medio por ciento) del fondo de amortización sobre los Bonos aquí garantizados, en la suma total de dos millones cuatrocientos ochenta y seis mil dollars (S|| 2.486.000) valor a la par, y se compromete, además, a que el Banco o Bancos en que se hagan tales depósitos, remitan con toda puntualidad, quincenalmente, a los Señores Glyn Mills Currie & Co., las sumas que hayan sido aportadas y reservadas para que sean acreditadas a la Compañía del Ferrocarril para el pago de los intereses y fondo de amortización sobre los Bonos aquí garantizados.

38. Todos o cada uno de los Bonos aquí garantizados podrán ser redimidos en cualquiera de las fechas fijadas para el pago de los intereses, depositando en manos del Fideicomisario o de sus agentes los Señores Glyn Mills Currie & Co, en Londres a favor del Tenedor o Tenedores de dichos Bonos y con destino a la amortización de los mismos por el Fideicomisario o sus citados agentes, la suma o sumas que sean necesarias o suficientes para pagar el capital e intereses acumulados sobre dicho Bono o Bonos que se pretenda redimir, junto con un premio de cincuenta dollars (S|| 50) por cada Bono de a un mil dollars (S|| 1.000), siempre que la Compañía del Ferrocarril dé aviso previo, escrito al Fideicomisario, o a sus agentes, con seis meses de anticipación por lo menos de cada pretendida amorti-

zación y del monto de Bonos que se desea redimir y de la fecha fijada para la amortización. En caso de un número menor de todos esos Bonos vaya a ser amortizado, el Fideicomisario o el agente que él designe en la ciudad de Londres, sacará por suerte, en la forma que considere más apropiada un número de Bonos igual a la suma especificada en el aviso de la Compañía del Ferrocarril y certificará inmediatamente del número de los Bonos así sorteados, a la Compañía del Ferrocarril. La Compañía del Ferrocarril publicará inmediatamente un aviso de amortización en cada caso, una vez por semana, durante tres semanas consecutivas en los tres principales periódicos que se publican en Londres y en un periódico que se publique en la ciudad de New York, debiéndose hacer la primera publicación por lo menos, con veinte días de anticipación a la fecha señalada para la amortización e igual aviso se les enviará por correo a los Señores Glyn Mills Currie & Co, o a sus sucesores para el pago de intereses, y de Tenedor de Cada Bono inscrito, que haya de ser amortizado, dirigiéndose a la última dirección postal que conozca el Fideicomisario. Si el montaje necesario para redimir dichos Bonos, como se ha dicho antes, estuviera depositado en manos del Fideicomisario o de sus agentes, antes de la fecha señalada para la amortización y si el aviso antes referido hubiera sido dado, la Compañía del Ferrocarril y el Fideicomisario tendrán el privilegio de considerar tales Bonos como redimidos de manos de sus Tenedores y en lo sucesivo cesarán los intereses sobre dichos Bonos y los cupones por intereses que se venzan después de dicha fecha serán considerados como nulos y de ningún valor.

39. Queda expresamente convenido por la presente, que a pesar de lo que se diga en contrario en la hipoteca, que donde quiera que esta hipoteca provea o se refiera a acuerdos pasados o que hayan de pasarse, o a consentimiento dado o que haya de darse por la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril o por la Compañía del Ferrocarril, o a cualquier acto ejecutado o por ejecutarse por la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril o por la Compañía del Ferrocarril tal acuerdo o tal acto, si fuese aprobado o hecho por el Comité Ejecutivo de la Junta Directiva del Ferrocarril, será considerado en todo respecto y bajo todos los términos de esta hipoteca, equivalente a una resolución o acuerdo y al consentimiento o acto de la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril o de la Compañía del Ferrocarril mismo; y el Fideicomisario estará comple-

tamente protegido al obrar de acuerdo con los términos de esta hipoteca, exactamente lo mismo como que si dicho acuerdo hubiese sido pasado o el consentimiento dado o acto ejecutado por la Compañía del Ferrocarril o por la Compañía del Ferrocarril.

40. La Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril (The Guayaquil & Quito Railway Company), por acuerdo debidamente adoptado, ha nombrado y ha autorizado a su Vicepresidente el señor T. H. Power Farr, para que como representante legal de la Compañía ejecute y lleve a cabo la autorización y confirmación de esta escritura y ha facultado debidamente al Secretario de la Compañía el señor Jhon J. Guimane para que selle este instrumento con el sello de la Compañía; y la nombrada Compañía del Ferrocarril por el presente constituye y nombra al citado señor T. H. Power Farr su apoderado para que por ella y en nombre de ella y en virtud de este acto confirme y autorice esta escritura delante de cualquier persona que tenga autoridad para su legalización y protocolización en el Registro respectivo.

41. The Windsor Trust Company, Trust Company, Fideicomisario, como se ha dicho antes, por la presente constituye y nombra Jon Alvin Young, su Presidente, su apoderado para que por dicho Fideicomisario, en su nombre y en virtud de este acto ejecute y autorice esta escritura delante de cualquier persona que tenga autoridad para dicho reconocimiento, y para que el contrato sea debidamente registrado y protocolizado; y por la presente, constituye y nombra a A. G. Norrie, su Secretario, su apoderado para que en representación del Fideicomisario y en virtud de este acto, fije el sello de la The Windsor Trust Company en esta escritura. En testimonio del cual, la dicha Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito ha hecho que la presente escritura sea firmada por su Vicepresidente, que se le haya puesto el sello social de la Compañía y que sea refrendada por su Secretario y dicho Windsor Trust Company, Fideicomisario ha firmado y sellado la misma en prueba de aceptación del Fideicomiso que aquí se constituye; y la República del Ecuador ha hecho que la presente sea firmada por los Ministros de Estado en los Despachos de Hacienda y Obras Públicas y que sea sellada con el sello Nacional, de conformidad con el acuerdo del Presidente de la República, número dos mil doscientos cincuenta y seis a este respecto, en fuerza de las facultades concedidas al Gobierno por la Ley expedida

por el Congreso con fecha primero de Noviembre de mil novecientos ocho y sancionada debidamente el seis de Noviembre de mil novecientos ocho.

Firmado, dado y sellado, en nombre de "The Guayaquil & Quito Railway Company" y en presencia de —John J. Guimane.— Secretary.— Guayaquil & Quito Railway Co.— T. H. Powers Farr.— Vicepresidente, Charles F. Hickey, Notary Public Kines Co.— Certificate—Filer— In N. Y. Co.—Firmado, dado y sellado en nombre de Trust Company y en presencia de Windsor Trust Company—John Alvin Young— Attest— President—A. G. Norrie— Secretary— Charles F. Hickey. Notary Public— Kines Co.— Certificate Eiler in N. Y. Co.— (Hay un sello).— Firmado, dado y sellado en nombre de la República del Ecuador (aquí un espacio en blanco).— Estado en New York.— Condado de New York — Salud — Hoy ocho de Diciembre de mil novecientos ocho, compareció personalmente ante mí T. H. Powers Farr, a quien doy fe conozco y después de haberlo juramentado en forma, expuso: que reside en West Orange, Estado de New Jersey, Estados Unidos de América; que él es Vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril a Quito, que es una de las Compañías que se mencionan y que otorgaron la anterior escritura; que conoce el sello de dicha Compañía; que el sello puesto a dicha escritura es el sello social de dicha Compañía; que dicho sello fue puesto por orden de la Junta Directiva en dicha Compañía y que él firmó dicha escritura también por orden de la Compañía.— Charles F. Hickey, Notary Public Gines Co.— Certificate.— Filed in N. Y. Co. (Hay un sello).

**VENTA DE ACCIONES Y CONTRATO DE THE INCA
COMPANY CON EL SUPREMO GOBIERNO
DEL ECUADOR.**

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, lunes, trece de Aril de mil novecientos veinticinco; ante mi Rómulo Emilio Tamayo, Escribano del Cantón y los testigos que suscriben, comparecen los señores doctor Pio Jaramillo Alvarado, Ministro de lo Interior y Obras Públicas, don Miguel Angel Albornoz, Ministro de Hacienda y Crédito Público, don Evermont y Hope Norton, ciudadano norteamericano y residente en esta ciudad, todos mayores de edad, los dos primeros ecuatorianos y de este vecindario y el último de la nacionalidad y domicilio indicados, legalmente capaces a quienes conozco doy fe, así como de que el primero es soltero y los dos últimos casados, cumplidos por mí el Escribano los preceptos legales previos al otorgamiento de esta escritura y con la intervención del señor doctor Alejandro Romo Leroux, de este vecindario, casado, mayor de edad y legalmente capaz a quien también de conocerle doy fe, quien interviene como intérprete del señor Norton que no conoce el idioma castellano y a quien se le tomó previamente el juramento legal, por el que prometió desempeñar el cargo fiel y legalmente, dicen:— Que los dos primeros a nombre y en representación del Supremo Gobierno de la República del Ecuador y el último como mandatario sustituto de "The Inca Company"— Corporación organizada en el Estado de New Jersey, Estados Unidos de América como lo comprueba la copia del poder que se agrega como documento habilitante para

copiarlo en el traslado de esta escritura, elevan a instrumento público el contenido del Acuerdo Presidencial número cuatrocientos sesenta y nueve de esta fecha, cuyo tenor literal es el siguiente.— “República del Ecuador, Ministerio de lo Interior. Sección de Obras Públicas.— Número ciento cuarenta y seis— Quito, a trece de Abril de mil novecientos veinticinco.— Señor Escribano Público, Rómulo E. Tamayo.— Presente.— Hoy se expidió el siguiente Acuerdo:— Número cuatrocientos sesenta y nueve.— El Presidente de la Cámara del Senado, Encargado del Poder Ejecutivo, acuerda:— Autorizar a los señores Ministros de lo Interior y Obras Públicas y de Hacienda para que, en representación del Gobierno, celebren un contrato por escritura pública con el señor Evermont Hope Norton, apoderado de “The Inca Company” en virtud del cual vende al Gobierno del Ecuador, cincuenta y siete mil sesenta y nueve (57.069) acciones de los Stocks Preferido y común de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito, en conformidad con la siguiente minuta:— Cláusula primera.— “The Inca Company”, por medio de su apoderado Evermont Hope Norton vende al Gobierno del Ecuador cincuenta y siete mil sesenta y nueve (57.069) acciones de los Stocks Preferido y Común de la Compañía del Ferrocarril de Guayaquil a Quito; acciones de un valor nominal de a cien dólares (\$|| 100) cada una, y de las cuales veintiocho mil seiscientos treinta y ocho (28.638) son comunes de la clase B y veintiocho mil cuatrocientos treinta y una (28.431) de las del Stock Preferido. Entre estas últimas hállanse comprendidas ocho mil (8.000) que están depositadas donde Glin Mills, Currie & Company, como garantía general de los contratos habidos entre el Gobierno del Ecuador y The Guayaquil and Quito Railway Company:— Segunda.— The Inca Company depositará dentro de sesenta días contados desde hoy los títulos de las acciones que vende (con excepción de las ocho mil Preferidas que están depositadas donde Glin Mills, Currie & Company), en poder del Guaranty Trust de New York o del National City Bank de New York, o del New York Trust Company, o del Bank of American de New York. Depositará, así mismo, una carta de Instrucciones suscrita por “The Inca Company” y por The Guayaquil and Quito Railway Company, dirigida a Glin, Mills, Currie & Company de Londres, en que declaren que por este contrato pasan dichas ocho mil acciones del Stock Preferido a ser propiedad del Gobierno del Ecuador y quedan, por consiguiente, a disposición del mismo; y deposi-

tará, además, un poder legal del vendedor al Cónsul General del Ecuador en Londres, para que, a nombre de la "Inca Company", ejercite todos los derechos y acciones de dominio que sobre ese Stock Preferido tiene la mencionada Compañía, y para que endose los títulos de dichas acciones, llegado el caso, a favor del Gobierno del Ecuador de conformidad con los Estatutos de la The Inca C^o y la Guayaquil and Quito Railway Company. Hecho esto, el Banco Depositario, que se denominará Fideicomisario, dará aviso escrito al Cónsul General del Ecuador en New York de haberse hecho el depósito de las acciones de la carta de Instrucciones y del Poder:— Tercera.— El Fideicomisario se cerciorará y asegurará de que los títulos de las acciones que se venden se hallan debidamente registrados, según la serie y numeración correspondientes, en los respectivos libros de The Guayaquil and Quito Railway Company, y de que están actualmente en vigor y que han sido válidamente emitidos, conforme al certificado de Incorporación y a los Estatutos de la Compañía. El Ministro del Ecuador en Washington y el Cónsul General del Ecuador en New York podrán también examinar los títulos depositados y los libros de Transferencia y Registro de Acciones de The Guayaquil and Quito Railway Company y sacar copia auténtica de las partidas de dichos libros, que a bien tuvieren:— Cuarta.— El precio de las cincuenta y siete mil sesenta y nueve acciones, materia de este contrato, se fija en seiscientos mil dólares (600.000) oro americano. Por cuenta de este precio, el Gobierno del Ecuador, depositará, en el día, en el Banco del Pichincha, la cantidad de cuatrocientos mil sures (400.000) que se acepta como equivalente de cien mil dólares (100.000) para los efectos de este contrato, y este Banco los entregará a la orden del señor James C. Gillespie, tan pronto como reciba del Fideicomisario el aviso a que refiere la cláusula quinta. El resto del precio, es decir, quinientos mil dólares (S|| 500.000) oro americano, lo depositará el Gobierno en poder del Fideicomisario, en New York dentro de 20 días contados desde que el Cónsul General del Ecuador en New York reciba el aviso previsto en la Cláusula segunda. Hechos estos depósitos. The Inca Company dará los pasos convenientes para conseguir que los seis Directores elegidos por los Tenedores de Acciones del Fondo Preferido y de la clase B. del Fondo Común, presenten la renuncia de sus cargos y para que sean debidamente reemplazados por los candidatos del Gobierno del Ecuador, cuya lista deberá entregarse al Fideicomisario junta-

mente con el depósito de los quinientos mil dollars —A no conseguir dichas renunciaciones y reemplazos, "The Inca Company" hará convocar una reunión ordinaria o extraordinaria de accionistas, para elegir Directores y para que los seis candidatos del Gobierno del Ecuador sean debidamente elegidos por el voto de los tenedores del Fondo Preferido y de la clase B del fondo común:— Quinta.— Verificada así la renovación del Directorio, el Fideicomisario pagará a "The Inca Company" los quinientos mil dollars, oro americano, depositados por el Gobierno del Ecuador y dará aviso cablegráfico al Banco del Pichincha para que éste a su vez, haga la entrega de los cuatrocientos mil sucres, conforme a lo estipulado en la cláusula tercera. En cambio y al mismo tiempo, el Fideicomisario entregará al Cónsul General del Ecuador en New York tanto los títulos de acciones depositados, que estarán debidamente endosados a la orden del Gobierno del Ecuador, como la Carta de Instrucciones a Glin, Mills, Currie & Company y el Poder, determinados en la cláusula segunda:— Sexta.— "The Inca Company" garantiza con todos sus bienes y pertenencias que The Guayaquil and Quito Railway Company no contraerá, desde la presente fecha hasta que el Directorio sea renovado conforme a lo establecido en la cláusula cuarta, obligaciones extraordinarias que en su conjunto pasen de la suma total de veinticinco mil sucres, y que no reconocerá obligación alguna anterior que no conste de su contabilidad en la presente fecha. En caso de que "The Guayaquil and Quito, Railway Company" contragere obligaciones comprendidas en el párrafo anterior, al Gobierno del Ecuador le será potestativo desistir del presente contrato, comprobado el caso:— Séptima.— Queda convenido que mientras el Gobierno no pague totalmente el precio de las acciones que compra. "The Inca Company" ejercerá los derechos y privilegios que le corresponden como único dueño de ellas, representando las acciones depositadas y votando por ellas en las Juntas Generales de accionistas del Ferrocarril de Guayaquil a Quito y ejercitando los derechos que como dueño tiene según la Ley, el certificado de Incorporación y los Estatutos de The Guayaquil and Quito Railway Company:— Octava.— Si el Gobierno no hiciere, el depósito de los quinientos mil dollars, oro americano, prevenido en la cláusula tercera, "The Inca Company" podrá dar por terminado el contrato, recoger sus acciones depositadas y retirar como multa los cuatrocientos mil sucres depositados en el Banco del Pichincha, según la cláusula cuarta.— En igual mul-

ta incurrirá "The Inca Company" si no hiciere el depósito y transferencia de los títulos y el depósito de la Carta de Instrucciones y del Poder a que se refiere la cláusula segunda.— Novena.— Cualquier controversia entre "The Inca Company" y el Gobierno se resolverá por árbitros nacionales o extranjeros, nombrados uno por cada parte. En caso de discrepancia, los mismos árbitros nombrarán un tercero. El fallo que se expida será inapelable. El juicio Arbitral se seguirá en el Ecuador y de conformidad con las leyes de esta Nación:— Décima.— The Inca Company no estará obligada al pago de ningún impuesto en razón de este contrato:— Undécima.— Este contrato surtirá efectos irrevocables, sea cual fuere el valor real o efectivo de las acciones en el mercado:— Duodécima.— Sendas copias auténticas de este contrato serán enviadas al Fideicomisario, al Banco del Pichincha y a Glin, Mills, Currie & Company para su debido cumplimiento, en la parte que respectivamente les concierne: Décima tercera.— La comisión u honorario que cobraré el Fideicomisario, pagarán a medias las partes contratantes.— Quito, a trece de Abril de mil novecientos veinticinco.— (f.) E. H. Norton.— El Ministro de lo Interior y Obras Públicas.— (f.) P. Jaramillo A.— El Ministro de Hacienda.— (f.) M. A. Albornoz.— Comuníquese.— Palacio Nacional, en Quito, a trece de Abril de mil novecientos veinticinco.— Por el señor Encargado del Poder Ejecutivo.— El Ministro de lo Interior, Obras Públicas, etc.— (f.) Jaramillo A.— Transcribale con el fin de que Ud. se sirva extender en su Registro la escritura respectiva.— Adjunto le envío los correspondientes documentos habilitantes.— Dios y Libertad.— P. Jaramillo A.

F I N

INDICE

PRIMERA PARTE

	Páginas
Prólogo	V
Introducción	3
GARCIA MORENO	11
ANTONIO BORRERO	25
IGNACIO DE VEINTEMILLA	29
J. M. PLACIDO CAAMAÑO	31
ANTONIO FLORES	37
LUIS CORDERO	41
ELOY ALFARO	49
El Congreso de 1898	69
Voto salvado del Dr. Luis F. Borja	76
Mr. Harman regresa a New York	83
Periodo de la construcción	87
El Coronel William Shunk	98
Un Ferrocarril al Oriente	102
LEONIDAS PLAZA GUTIERREZ	105
Los contratos Córdova-Harman	116
LIZARDO GARCIA	119
ELOY ALFARO	123
El 25 de Junio de 1908	120

I I

	Páginas
Liquidación de cuentas	128
El Contrato de transacción	129
El Congreso de 1908	130
Un cabo suelto	132
La entrega de la obra	134
EMILIO ESTRADA	137
Informe de la Comisión Legislativa	138
La gran tragedia	146
LEONIDAS PLAZA GUTIERREZ	151
ALFREDO BAQUERIZO MORENO	155
JOSE LUIS TAMAYO	159
La procesión del riel	162
GONZALO S. CORDOVA	163
La Compañía Constructora del Azuay	168
ISIDRO AYORA	171
Programa de mejoras	173
JUAN DE DIOS MARTINEZ MERA	177
Conclusión	181
Personal de funcionarios de "The Guayaquil and Quito Railway Co."	187

SEGUNDA PARTE

Cláusulas vigentes del contrato	191
Hipoteca	213
Contrato ad referendum de transacción	215
Contrato modificatorio del de transacción	231
Contrato de hipoteca preferente	235
Compra de las Acciones de "The Inca Company"	260