

REPUBLICA DEL ECUADOR

---

**FERROCARRIL**

---

**QUITO-ESMERALDAS**

---

**Sesión de la Junta Central en 16 de Agosto  
de 1919**

---

**RESOLUCIONES TOMADAS**



**QUITO**  
**Imprenta Nacional.**  
**1919**

# FERROCARRIL QUITO - ESMERALDAS

---

## SESION DE LA JUNTA CENTRAL

### *Resoluciones tomadas*

---

Sesión del 16 de Agosto de 1919

Bajo la presidencia del señor Ministro de Obras Públicas, doctor José María Ayora se abrió la sesión con asistencia de los señores doctor José Julián Andrade y Ernesto Franco miembros de la Junta, doctor Víctor Manuel Peñaherrera, miembro de la Junta y Diputado por la provincia de Imbabura; señor Alejandro Calisto G., Vocal Suplente y Diputado por la provincia de Pichincha, señor Alfonso Barba, Vocal Suplente de la Junta; señores doctor Rafael Gómez de la Torre y don Alejandro Peñaherrera G., Senado-

res por la provincia de Imbabura; doctor Luis Gabriel Dávila, Diputado por la provincia del Carchi; señores doctor Leonardo J. Palacios y don Alberto Reina, Senadores por la provincia de Esmeraldas; señor Luis E. Monge, Diputado por la provincia de Imbabura; señores doctor José Vicente Trujillo y don Carlos Enrique Díaz, Diputados por la provincia de Esmeraldas; doctor Alberto Espinosa J. Senador por la provincia de Pichincha, señores doctor Carlos Alberto Arteta, doctor Ricardo Villavicencio Ponce y señor Leopoldo Seminario, Diputado por la provincia de Pichincha.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior, correspondiente al 6 de este mes. El doctor Peñaherrera hizo constar que no asistió a esa sesión por haberse hallado ausente de este lugar en ese día.

Se leyó la comunicación presentada con fecha 10 de este mes, por el señor Ernesto Franco. El oficio estaba suscrito también por los señores Palacios, Reina, Díaz y Trujillo, Representantes por la provincia de Esmeraldas. En esta comunicación se pedía a la Junta el aplazamiento de toda resolución respecto de la compra de durmientes y rieles que se querían adquirir para enrielar un trozo de línea por Quito hasta tanto que se estudie detenidamente en las Cámaras el

procedimiento definitivo que habrá de adoptarse en cuanto a la construcción del ferrocarril.

Puesto en discusión el oficio el señor Ministro expresó que había dos puntos esenciales que considerarse cuando se trate de la ejecución del ferrocarril; que el primero era la necesidad imperiosa que había de aumentar fondos para asegurar el éxito de la realización de la obra. Otro punto se refería a la conveniencia o inconveniencia de enrielar la sección de Quito a Ibarra o la necesidad de que se postergue la enrielladura mientras el ferrocarril avance desde San Lorenzo hasta Ibarra.

El señor Franco dijo que lo primero era tener el dinero necesario para la construcción, para que después se decida acerca del empleo que debe darse; añadió que el objeto de esta Junta era el de asegurar ese dinero para la obra. Respecto del segundo punto manifestó que como había expresado ya en sus folletos, la conveniencia práctica y económica era la de terminar los terraplenes hasta Ibarra, con el fin de entregarlos al servicio de camiones y automóviles, hasta tanto que la línea enriellada ya venga de San Lorenzo a Ibarra. Respecto de la enrielladura de Quito a Ibarra bien podía hacerse al mismo tiempo, en caso de contarse con los fondos suficientes.

El doctor Arteta expresó su parecer de que la vía le parecía sumamente estrecha para que pudiera servir para automóviles. Si trae algún beneficio enrielar desde Quito, dijo, debe hacerse a pesar de todas las razones que se han expuesto hasta aquí.

El señor Reina expuso; yo si creo que traería beneficio si el ferrocarril llegara a alguna parte; pero con dos kilómetros que se pretenden tender, nada práctico se conseguirá, por lo que ese dinero será mejor emplearlo en la construcción de terraplenes. La idea del señor Franco me parece buena; esto es de que los terraplenes sirvan para camiones y automóviles, mientras la línea férrea venga desde la Costa. He visto los terraplenes y creo que se hallan contruidos sólidamente.

El doctor Peñaherrera V. M. dijo: conviene que se conozcan los antecedentes de este asunto. No hemos pensado enrielar solamente hasta las bodegas y dejar que después venga la enrieldura desde San Lorenzo hasta llegar hasta estas mismas bodegas. Hemos creído que el lote que se nos ofrece era barato y hemos querido comprarlo para después obtener un nuevo material y continuar con la enrieldura en toda la extensión de los terraplenes contruidos. Para persistir en esta idea, a mí personalmente y creo

que también a mis colegas, no me han convencido de las razones del señor Franco; digo de las del primer folleto, porque en cuanto al segundo ni siquiera lo he leído y ni los periódicos han dado ninguna cuenta de él.

Por el contrario la opinión de los pueblos más directamente interesados en la obra es unanime en cuanto a que debe enriellarse hasta Ibarra, y a este respecto tengo muchas comunicaciones. Por lo que hace a la idea de utilizar la vía con el tráfico de camiones, he obtenido la opinión de varios técnicos, entre otros la del Ingeniero señor Rintelen, y todos están conformes en creerla inconveniente, tanto porque no servirían sino para el tiempo de verano y para un sólo carro, cuanto porque el flete de un automóvil de Quito a Ibarra sería de doscientos a trescientos sucres, cosa que haría de imposible utilización para el público.

El doctor Villavicencio manifestó que estaba de acuerdo con lo expuesto por el doctor Peñaherrera, ya que era evidente que los terraplenes de ninguna manera eran adecuados para el tráfico de automóviles. Añadió: se dice que no va línea a ninguna parte, y esto no es así porque va a valles ricos tales como los de Chillo, Puembo y Quinche que se beneficiarían grandemente con la enrielladura y que darían un crecido producto.

El señor Franco expresó que no quería tomar una ventaja técnica al tratar de este asunto, porque no estaba discutiendo con ingenieros, aunque si de eso se tratara tendría gusto de hacerlo pública o privadamente. Quería aducir sólo razones constantes a todos, y que así había probado que con la enrielladura de esta sección nada práctico podía obtenerse, que el precio encarecía de una manera exorbitante, y que sobre todo de ello había la escasez de fondos.

El doctor Espinosa dijo que se estaba tratando de un asunto técnico ajeno a los conocimientos de la concurrencia; que él había supuesto que se haría conocer algún proyecto que iba a someterse a la consideración del Congreso.

El doctor Andrade expuso: esta discusión se ha promovido con motivo del oficio del señor Franco que se acaba de leer, en que consta también la opinión manifestada por la Diputación de la provincia de Esmeraldas, por esta razón los demás miembros de la Junta han querido pedir la opinión de los Representantes de las demás provincias. Pero como el punto tratado no se reduce sino a la compra de dos kilómetros de rieles, creo que por deferencia a la Diputación por Esmeraldas no debiera insistirse por ahora en dicha compra y debería terminarse la discusión sobre este asunto.

Cuando llegue el caso de enrielar la sección de Quito a Ibarra, estimo que la Junta tiene autorización suficiente para hacerlo, además de que esa solución, la de la enrielladura, es la más lógica ya que se están haciendo terraplenes para ferrocarril y sería inconveniente darles otro uso. He dicho que por deferencia a los Representantes de Esmeraldas debía terminarse esta discusión, porque no es posible que se susciten motivos de discrepancia entre personas a quienes anima un común anhelo. Lo necesario es estrechar más la unión de las cuatro provincias, que unidas llevarán el ferrocarril a su completa realización.

El doctor Palacios manifestó que el único punto de vista para la Representación de Esmeraldas que suscribió el oficio del señor Franco había sido el económico ya que era constante la exigüidad de las rentas. Agradeció al doctor Andrade por los conceptos emitidos en favor de la Representación de Esmeraldas y corroboró cuanto había dicho con respecto a la unión que debe existir entre las cuatro provincias. En consecuencia de lo expuesto pidió que en el oficio del señor Franco se cambie la palabra «despropósito» con la de «inconveniencia.»

El señor Franco aceptó este cambio, así como el señor Reina y el doctor Trujillo, quien añadió que lo suscrito por la

Representación de Esmeraldas era sólo el pedido que se hacía de que se suspenda por ahora la compra de rieles, hasta que el Congreso resuelva lo conveniente. El doctor Trujillo añadió que con la compra de los dos kilómetros de rieles sólo se había querido levantar el justo entusiasmo de los pueblos hacia la obra. Este era sólo un aspecto del asunto; pero había también que tomar en cuenta la aspiración de la provincia de Esmeraldas. Esta provincia no ha visto con agrado la manera como se llevan a cabo los trabajos, en razón de que hasta ahora se había diferido la construcción desde la Costa.

El señor Ministro dijo que se permitía manifestar a manera de rectificación de lo expuesto por el doctor Trujillo que no era exacto que se haya descuidado la sección de Esmeraldas, porque, por el contrario podía comprobarse que se había trabajado en ella sin interrupción; se había practicado el reconocimiento, los estudios preliminares, los de localización y en estos precisos momentos el Ingeniero en Jefe del ferrocarril se prepara a entregar la documentación a la Junta; todo esto sin contar con que la provincia de Esmeraldas, talvez contra su voluntad y sin que constituya un cargo contra ella, haya podido contribuir con ninguna suma.

El señor Díaz expresó que en efecto Esmeraldas ha visto con disgusto la ma-

nera como se llevaban los trabajos, por lo que en el pueblo había el convencimiento de que se quería llevar el ferrocarril a Ibarra pero no a Esmeraldas, razón por la que el Municipio no había contribuido hasta el año pasado con el impuesto correspondiente y había encargado a sus Representantes que consiguieran de este Congreso la exoneración de ese y de los demás impuestos de la provincia.

El señor Franco agregó que tiene comprobado que la provincia de Esmeraldas ha contribuido para el ferrocarril con más de medio millón de sucres, aunque sea verdad que esos fondos no han ingresado hasta ahora a la Tesorería de la obra, sin embargo de las gestiones que ha hecho la Junta para recaudarlos.

El doctor Gómez de la Torre manifestó que era necesario prescindir de susceptibilidades. El hecho histórico evidente era el de que desde los tiempos coloniales lo que se desea es la salida al mar. Añadió que los imbabureños así como iban a entregar los terraplenes a la provincia de Pichincha, estaba seguro que entregarían también a la de Esmeraldas.

El señor Díaz aseguró que si se principiaban los trabajos por la costa de Esmeraldas los habitantes de esta provincia acudirían a ellos con el mismo entusiasmo.

manifestado por los de las provincias de Imbabura, Pichincha y Carchi.

El doctor Peñaherrera dijo que convenía que Esmeraldas se convenciera de que la Junta había cumplido estrictamente con su deber, para lo que había hecho estudiar técnicamente la sección, porque no era posible principiar la construcción sin estudios. Al efecto hizo leer una parte del informe del Ingeniero en Jefe en que se manifestaba el tiempo empleado en el estudio de la sección Esmeraldas-Ibarra y las cantidades gastadas en esos estudios. Se habían practicado el reconocimiento de la línea, los estudios preliminares y de localización.

El doctor Andrade hizo presente que antes de que se diera principio a los trabajos en Imbabura también sucedió lo mismo que en Esmeraldas; esto es que no se creía en la realización de la obra, porque los pueblos no se dan por satisfechos sino con vista de la materialidad de los trabajos; pero como el pensamiento de la Junta era también el de todas las provincias interesadas en la realización del ferrocarril, lo urgente le parecía cumplir con esa exigencia de los pueblos y buscar los medios necesarios de llevar a efecto la construcción por Esmeraldas; que de este asunto se había preocupado largamente la Junta; que el mismo doctor Andrade había estudiado con detención

todo cuanto a él concierne y que por encargo de la Junta había formulado un Proyecto de Decreto para que se sometiera a la consideración del Congreso. Manifestó, por fin, que quería resumir los puntos esenciales de ese Proyecto en la moción siguiente: «Las Diputaciones de las provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi, y Esmeraldas, de acuerdo con la Junta Central del ferrocarril de Esmeraldas a Quito, recomiendan: 1º— Que se proceda a la construcción de la sección de Esmeraldas hacia Ibarra tan pronto como el Congreso que está reunido ordene que el Administrador Colector de Aduana de Esmeraldas entregue directamente al Tesorero de los fondos del ferrocarril las entradas de la Aduana que corresponden a la obra según ley; 2º— Recomiendan que se constituya en la ciudad de Esmeraldas una Junta que, secundando a la Directiva de Quito, supervigile la recaudación e inversión de todas las rentas que deben recaudarse en esa provincia, así como la ejecución de la obra; entendiéndose que todas las rentas provenientes de la provincia de Esmeraldas se han de emplear exclusivamente en los trabajos de la referida sección; 3º— Que dicha Junta Provincial que debe constituirse en Esmeraldas, con los primeros fondos que se colecten, empiece cuanto antes a refeccionar el camino de

San Lorenzo hacia Lita para facilitar los trabajos posteriores de construcción del ferrocarril, y que de Lita hacia Ibarra corresponda la reparación del expresado camino a la Junta Provincial de Ibarra; 4º—Que se obtenga del Congreso actual se vote una cantidad para la construcción de una línea telegráfica de Esmeraldas a Ibarra, a fin de facilitar también los trabajos del ferrocarril que van a iniciarse; 5º—Que se procure obtener asimismo del Congreso la adjudicación a la obra del ferrocarril del impuesto del tres por mil sobre los capitales en giro, de las cuatro provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas; 6º—Que se obtenga del Congreso ordene que previa liquidación pague el Gobierno todo lo que ha percibido hasta aquí de las entradas de la Aduana de Esmeraldas y que esos fondos se inviertan también en la sección de Esmeraldas; 7º—Que se obtenga igualmente del Congreso la orden para que el Gobierno pague, también previa liquidación la utilidad obtenida en la acuñación de los trescientos mil sucres en moneda fraccionaria que destinó a la obra del ferrocarril el Decreto Legislativo de octubre de 1916».

Como la moción obtuvo el apoyo de los señores Calisto, Peñaherrera A. y Díaz el señor Presidente de esta Junta la puso en discusión, ordenando que la votación

se verifique por cada uno de los puntos contenidos en la moción.

Puestos a discusión, separadamente, los números 1, 2, 3 y 4, se aprobaron por unanimidad. Al tratarse del N<sup>o</sup> 5, los señores Peñaherrera A. y doctor Trujillo pidieron al doctor Andrade que aceptara una modificación en el sentido de que el impuesto que se solicite sea un adicional del dos por mil sobre los capitales en giro en toda la República, para que no se restaran las entradas fiscales con las que el Gobierno contaba para atender a los gastos administrativos. Aceptada la indicación por el doctor Andrade, se puso en discusión y se la aprobó también por unanimidad.

Así mismo se aprobó el N<sup>o</sup> 6<sup>o</sup> con solo el voto salvado del doctor Espinosa,

También por unanimidad se aprobó el N<sup>o</sup> 7<sup>o</sup>.

El señor Franco pidió que se dejara constancia de que con excepción del voto salvado del doctor Espinosa, en el N<sup>o</sup> 6<sup>o</sup>, la moción había sido aprobada por el voto unánime de los concurrentes.

(Se trató después de asuntos relacionados con los terrenos del Pailón).

El doctor Andrade expresó que se complacía en hacer constar el espíritu de concordia y solidaridad que había reinado en la Junta, lo que era prueba evidente de que la realización del ferrocarril

era un pensamiento común y acariciado por todos.

El doctor Trujillo pidió que de lo tratado en esta Junta se haga la relación más minuciosa, para que el acta se imprima y se mande a Esmeraldas.

Salieron los señores Senadores y Diputados que habían concurrido a la Junta.

Luego después el señor Ministro pidió que se resolviera acerca de la compra de rieles, porque el señor Superintendente del ferrocarril al Curaray, deseaba contestar a la propuesta que había recibido del ferrocarril de Sibambe a Cuenca.

Como al respecto se había entregado en Secretaría el informe del señor Ingeniero en Jefe, en que se expresaba que se necesitaban cuatrocientos metros de vía y que el costo total, incluyendo durmientes, el galpón para guardar la locomotora y los demás gastos, era de cinco mil quinientos ochenta y un sucres y se manifestaba, además, en el informe que con esta enrielladura no se impediría el tráfico de automóviles por los terraplenes, la Junta resolvió que se compre el material necesario para enrielar esta sección. El señor Franco expuso que si la Junta consideraba conveniente, disponga la compra, porque no quería oponerse al deseo de la mayoría, aunque dejaba constancia de que creía ese gasto innecesario.

Se resolvió que el acta de esta sesión

sea firmada por todos los concurrentes y que además se invite para que también la firmen los demás Representantes de las cuatro provincias que no han podido concurrir a esta Junta.

Y se cerró la sesión.

El Presidente de la Junta, *José María Ayora, José J. Andrade, A. Peñaherrera G., E. Franco, Leonardo J. Palacios, Alberto Espinosa J., Rafael Gómez de la Torre, Carlos E. Díaz, A. Calisto G., V. M. Peñaherrera, L. G. Dávila, Alb. Reina, Pedro M. Saa, Dr. R. Villavicencio Ponce, L. T. Monge, L. Seminario, Alfonso Barba, Manuel María Sánchez, José V. Trujillo, Luis Hierro F., Carlos Alberto Arteta, Roberto Posso, J. M. Lasso A.*

Es copia. —El Secretario de la Junta,

*I. J. Barrera.*



## ORGANIZACION

(Del Informe del Ingeniero en Jefe Sr. R. Witckow)

Los estudios para la línea de Ibarra a San Lorenzo son de dos clases:

- 1) Reconocimiento de la línea y
- 2) Estudios definitivos y localización.

1) Los estudios de *reconocimiento* principiaron el 25 de Abril de 1917 y se concluyeron el 1º de Julio de 1917. Los respectivos trabajos de oficina duraron desde el 1º de Julio de 1917 hasta el 25 de Agosto de 1917. Se han empleado pues en el reconocimiento y en la respectiva confección de los planos, de la «Memoria» y del presupuesto solamente *cuatro meses*.

2) Los estudios definitivos y de localización empezaron sobre el terreno el 5 de Octubre de 1917 y se necesitaba el tiempo hasta el 20 de Febrero de 1918 para la parte de San Lorenzo a Alto Tambo, incluso el estudio de la costa.

Los planos en escala 1:2000 con los perfiles se confeccionaron desde el 20 de Febrero de 1918 hasta el 5 de Junio de 1918

El resto del levantamiento de Alto Tambo hasta Ibarra se efectuaron desde el 5 de Junio de 1918 hasta el 12 de Octubre de 1918. Los planos, escala 1:2000 con los respectivos perfiles y los documentos, necesarios según el contrato con la casa Oreinstein & Koppel - Arthur Koppel, se concluyó en el mes de Julio de 1919.

El tiempo empleado en el levantamiento para la localización es pues de nueve meses y el tiempo para los trabajos de oficina de trece meses.

Como jefe trabajó tanto en el reconocimiento, como en localización el ingeniero Sr. Eugenio Schvingt que estaba ayudado por los siguientes empleados:

Ingeniero nacional Sr. José Guerra Barreiro como ingeniero ayudante.

Ingeniero nacional Sr. José Manuel Plaza como ingeniero ayudante.

La parte de Ibarra hasta Salinas fué trabajada por el ingeniero Sr. H. O. Wendt, quien estaba ayudado por el ingeniero nacional Sr. Rogelio Jarrín, como ingeniero ayudante.

Como jefe de campamento trabajó el Sr. Dionisio Corral.

Según los libros de la contabilidad los gastos para el estudio de la sección San Lorenzo - Ibarra, exclusive los gastos para el estudio de la costa de Esmeraldas, ascendieron hasta el 1º de Julio de 1919.

a la cantidad de.....  
.....64.244 sucres.

A esta suma hay que agregar los sueldos del mes de Julio del presente año, así como los gastos para la confección de las copias en tela y en azul, gastos de imprenta etc. que en total no pasarán de 5.756 sucres, de manera que los gastos totales para los estudios San Lorenzo Ibarra sumarán.....  
70.000 sucres.

Como la línea definitiva tiene un largo de 199 o aproximadamente, 200 kilómetros, el precio kilométrico de aquellos estudios es de 350 sucres.

Tomando en cuenta que el S, Gobierno ha pagado en otras ocasiones hasta 600 sucres por kilómetro y que el precio kilométrico de los estudios de la sección Quito-Ibarra es de 449 sucres, podemos decir que los estudios de la sección San Lorenzo-Ibarra han sido baratísimos y esto más, si se toma en consideración que la línea San Lorenzo-Ibarra atraviesa en 120 kilómetros una región montañosa y selvas.



# FERROCARRIL QUITO-ESMERALDAS

---

**Informe del Sr. Dr. José Julián  
Andrade, miembro de la Junta Central  
de dicho Ferrocarril**

---

Sr. Presidente de la Junta del Ferrocarril Quito a Esmeraldas:

En una de las últimas sesiones de junio del presente año la Junta resolvió que los miembros de ella se turnasen mensualmente en la supervigilancia de la recaudación de las rentas asignadas a la obra del ferrocarril de Quito a Esmeraldas, indicando a los empleados respectivos las medidas más eficaces para impulsar tal recaudación e informando a la Junta, al fin del mes sobre todo lo que pudiera ser conveniente para mejorar la situación rentística de la obra. Habiéndose me designado para ejercer la

inspección en referencia durante el mes de julio, cumpla con el deber de presentar el correspondiente informe.

Con el fin de activar la recaudación de los impuestos se han dirigido por Tesorería varios oficios a las Colecturías Fiscales que no han hecho en todo o parte las remisiones de la cuota que pertenece a la obra en la contribución al aguardiente. Se han hecho iguales reclamos a los Colectores de aduanas que no han remesado lo correspondiente al impuesto sobre los cueros que se exportan. Se ha reclamado, asimismo, a los Tesoreros Municipales que han estado atrasados en el pago de sus cuotas.

El trabajo de los Catastros para el cobro de la contribución territorial del tres por mil por el presente año está al terminarse: en este mes se expedirán pues, las cartas de pago para dicho cobro.

Lo ingresado en Tesorería, por concepto de impuestos, durante el mes de julio pasado, asciende a la cantidad de veinticinco mil doscientos diez y nueve sucres, según aparece del cuadro demostrativo que acompaño. Como se ve, ha aumentado el ingreso mensual respecto del que se tenía en los primeros meses del año. En los que faltan para terminarlo se incrementará algo más dicho ingreso con el cobro del impuesto territorial del tres por mil. Este aumento, desde luego, sólo

servirá para compensar, hasta cierto punto, las malas entradas de los primeros meses, que nos obligaron a solicitar una cuenta corriente en el Bancó del Pichincha; pero no mejorará mucho la situación económica de la obra mientras no se allanen las dos causas principales que nos han privado de la mitad, por lo menos, de las entradas que esperábamos obtener. Estas dos causas son, el mal resultado de la ley de aguardientes, impuesto sobre el que tenemos doce centavos y la no entrega de los rendimientos de la aduana de Esmeraldas que están destinados por la ley a la obra del ferrocarril. Antes de tratar otros puntos, me ocuparé de estos dos que son de la mayor importancia.

Está en la conciencia de todos la necesidad de que el Congreso que se instalará después de pocos días modifique la Ley vigente sobre Aguardientes, reduciendo el impuesto que es excesivo y mejorando el actual sistema de recaudación. El contrabando tiene sin duda alguna mayores facilidades en esta contribución que en otras, y atenta a la manera como se nombran los empleados del ramo y el modo como estos desempeñan sus deberes, si la recaudación del impuesto sobre los aguardientes ha de seguir como hasta aquí, en manos del Ministerio de Hacienda no debemos esperar que mejore la situación de esta renta.

En virtud de estas circunstancias, tal vez se quiera volver al sistema de los asentamientos, y realmente el interés particular es más vigilante y disminuirán los contrabandos; pero en tal sistema todo el provecho es para los asentistas. ¿No sería posible pensar en un sistema intermedio que dejando las iniciativas y la acción al interés particular participe también el Estado de los aumentos de la recaudación? En el Congreso que está al reunirse hay personas patriotas y es natural que se preocupen seriamente de este asunto. Ahí se discutirá, pues si es o no conveniente facultar al Ejecutivo para que, por licitación, para evitar los favoritismos confiera la recaudación del impuesto a compañías recaudadoras para grupos de provincias: compañías que deben garantizar un mínimum de rendimiento, dividiéndose con el Estado el exceso de ese mínimum en la proporción que resulte de la licitación.

Para la obra de nuestro ferrocarril la cuota que le toca en el aguardiente constituye la más importante de sus entradas: de allí que la mejora en la recaudación tiene vital interés para los que nos afanamos en que esta obra cuente con los medios necesarios para su más pronta realización.

En cuanto a la no entrega de las entradas de la Aduana de Esmeraldas,

es preciso recordar ciertos antecedentes legales para apreciar la cuestión debidamente y buscarle el remedio más adecuado. El Decreto Legislativo de setiembre 6 de 1913, al señalar fondos para la obra del Ferrocarril dispuso, en el artículo segundo, que debía considerarse como tal, entre otros, «*el sobrante del producto de la Aduana de Esmeraldas, deducidas las asignaciones hechas por leyes anteriores.*» Estas asignaciones son relativas a algunas obras públicas de Esmeraldas y también a otras obras y servicios de varias provincias que tenían sus cuotas en los rendimientos generales de la aduana o en los derechos sobre la importación o exportación de determinados artículos. Más el Decreto Legislativo de Octubre 13 de 1916 en los artículos 2<sup>o</sup> y 8<sup>o</sup>, ordenó que todas estas asignaciones se destinen a la obra del Ferrocarril a Esmeraldas. Si pues tanto *las asignaciones* dichas como *el sobrante* de ellas corresponden a la obra mencionada, resulta que *todo el producto* de la Aduana en referencia debía entregarse a la Tesorería de la Junta. No se ha entregado, sin embargo, ni todo ni parte.

El Gobierno parece que alega para este procedimiento lo dispuesto en el artículo 87 de la Ley Arancelaria de Aduanas vigente. Este artículo hace depender la entrega de las cuotas de los partícipes en

las rentas de Aduana del hecho de que se haya consignado en el Presupuesto la partida respectiva. Pero es evidente que esta disposición legal es aplicable a las rentas de aduana que no estén descentralizadas; más tratándose de la Aduana de Esmeraldas cuyos rendimientos se hallan comprendidos en la Ley de Descentralización de setiembre del año pasado, no había para que consignar una partida en el Presupuesto, como no se la ha consignado respecto de las otras rentas descentralizadas. Cuando se expidió la Ley de Descentralización que acabo de citar, el señor Ministro de Hacienda consultó a la Cámara de Diputados sobre si los impuestos que habían de cobrarse por las Aduanas de Tulcán y Esmeraldas, conforme a la mentada ley debían reputarse como adicionales. La Cámara contestó estas palabras, (Véase Registro Oficial de 8 de noviembre de 1918):..... «al señor Ministro de Hacienda no le incumbe otra cosa que dar cumplimiento a esa Ley, teniendo en cuenta, que en cuanto a las rentas de las Aduanas de Tulcán y Esmeraldas, no cabe sino que los respectivos Colectores remitan al Tesorero del Ferrocarril los fondos que recauden, deducidos los correspondientes gastos.» Con esta respuesta parece que quedaba aclarado el punto y no tenía que hacer el señor Ministro otra cosa que

ordenar la entrega de *todos* esos fondos, *deducidos unicamente los gastos*, como reza la resolución de la Cámara. Y como ésta no ha sido bastante, precisa obtener del Congreso próximo una declaración terminante a este respecto corroborando aquella resolución y disponiendo que el Administrador o Colector de la Aduana de Esmeraldas, bajo su personal responsabilidad, entregue directamente a la obra del ferrocarril a Esmeraldas todo el rendimiento de la referida Aduana deducidos solamente los gastos.

Conviene también alcanzar del Congreso una orden para que el Gobierno pague previa liquidación, todo lo que ha percibido hasta aquí como producto de la Aduana de Esmeraldas, desde que entró en vigencia el Decreto Legislativo de 1916 que adjudicó ese producto a la obra del Ferrocarril.

Respecto del tiempo anterior, el artículo 2º, Nº 2º de la Ley puntualizada dispone que los valores que se hubieren recaudado desde la vigencia de la Ley de 7 de Octubre de 1912, relativa a las obras públicas de Esmeraldas, sean pagados por el Gobierno en bonos de la Deuda Inscrita, previa liquidación que mandará practicar el Ministerio de Hacienda. En el informe que presenté a la Junta en noviembre del año pasado me permití recomendar la conveniencia de solicitar

la liquidación de todo lo que el Gobierno debe a la obra. Creo indispensable insistir en ello hoy.

A este fin conviene que la Junta se dirija al Ministerio de Hacienda pidiéndole que, de conformidad con lo dispuesto en el propio artículo 2° del Decreto Legislativo de 1916, mande practicar también la liquidación de los valores que se hubieren recaudado desde que empezó a regir la Ley de 6 de setiembre de 1913, (que determinó los fondos de la obra) y que no hubieren sido entregados a la Junta. El saldo que resulte de la liquidación debe ser pagado, asimismo en bonos de la Deuda Interna Inscrita.

Por el Decreto Legislativo de octubre 13 de 1916 se facultó al Poder Ejecutivo para que mandara a acuñar hasta la cantidad de **trescientos mil sucres** en moneda de níquel, y la utilidad que obtuviere el Fisco de tal acuñación, se destinó a la obra del ferrocarril a Esmeraldas. La acuñación se ha verificado pero el Gobierno no ha entregado ni un centavo de la utilidad, y es preciso que la Junta recabe del Congreso una orden para que se liquide y pague esta otra deuda del Gobierno; pues por falta de declaración legislativa, es seguro que aquel se negará a satisfacerla.

En el informe que presenté anteriormente, y que recordé hace poco, tuve

ocasión de manifestar a la Junta los saldos que deben las Municipalidades de las provincias de Pichincha, Imbabura y Carchi, por deficiencias en los pagos de las cuotas con que deben contribuir para la obra del ferrocarril. Esos saldos que fueron liquidados por el Tribunal de Cuentas hasta el año de 1917, inclusive, no han sido cubiertos todavía, sin embargo de los reclamos que se han hecho antes y durante el mes que acaba de transcurrir. Creo que es necesario insistir en estos reclamos hasta obtener el pago correspondiente porque deben ser cumplidas las resoluciones del Tribunal del Ramo y las de la ley en que se fundan, y porque se evitaría así que, en adelante, continúen las Municipalidades con el sistema de hacer descuentos indebidos a la cuota que les corresponde.

Debo informar también a la Junta que se ha pedido al Tribunal de Cuentas la liquidación del año 1918; y creo que pronto la tendremos para ponerla en conocimiento de las Municipalidades

En cuanto al presente año, las Municipalidades de las tres provincias arriba mencionadas, han pagado más o menos cumplidamente sus dividendos mensuales. He conseguido que en el mes de Julio se ponga al día aún el Concejo Municipal, de Quito, que por su difícil situación rentística había suspendido los pagos.

Mis gestiones a este respecto han encontrado la mejor acogida tanto de parte del señor Presidente como del Tesorero del Municipio capitalino.

Por lo que concierne al Concejo Municipal de Esmeraldas, ha presentado éste más dificultades que ningún otro para cumplir la ley que asigna el diez por ciento de las rentas municipales a la obra del ferrocarril. La deuda de dicho Municipio debe ser, pues, de consideración y se ha pedido se la liquide. Los Concejos Cantonales de Esmeraldas han dado pruebas más de una vez de su patriotismo y su resistencia al pago de la cuota legal se debe, a no dudar, a las ideas que por malas informaciones han prevalecido en esa provincia, sobre que la Junta Central sólo se preocupa de la sección del ferrocarril de Quito a Ibarra: ideas que, desde luego no están justificadas; pues como lo ha hecho constar la Junta en reciente ocasión, la labor de ella relativa a la sección Esmeraldas Ibarra ha sido persistente, sin embargo de no haber contado con las rentas provenientes de la provincia de Esmeraldas.

Nuestros afanes no podían concretarse al ferrocarril de Quito a Ibarra, porque hemos sabido muy bien que éste tendría una importancia secundaria si no hubiera de llegar hasta la costa de Esmeraldas. Lo que anhelan los pueblos de las pro-

vincias septentrionales es tener un puerto en esa costa y un camino de hierro que conduzca allá. Esta aspiración legítima, necesaria y que se impone de un modo perentorio, la Junta no podía desatenderla. Y si no se han empezado los trabajos de construcción como lo dispone la ley de octubre de 1916, es porque con arreglo a esa misma ley, y a lo indicado por la técnica, debían hacerse, previamente, los reconocimientos preliminares de la vía, el estudio del lugar más adecuado para puerto y por fin la localización definitiva del trayecto que el ferrocarril debe seguir. Hoy que aún esto último se halla terminado mediante la presentación que se ha hecho de los estudios, planos, presupuestos, etc., para que sean aprobados por el Gobierno y la Junta, es el momento de pensar ya en los trabajos de construcción, y sólo esperar que el Congreso próximo allane las dificultades relativas a la Aduana de Esmeraldas para comenzar aquellos trabajos, los cuales según la ley y resolución de la Junta deben realizarse con los fondos provenientes de la provincia costanera. Y como de estos fondos los más importantes son los producidos por la predicha aduana, es de esperarse que el Congreso, cuyo interés por la obra no lo dudamos, dictará la resolución correspondiente para que se haga efectiva la descentralización de ellos al

igual de los demás que están asignados a la obra.

Las rentas erogadas por las otras tres provincias del Norte apenas bastan para continuar lentamente los actuales trabajos de construcción en la sección de Quito a Ibarra. Dado el insignificante rendimiento del impuesto sobre el aguardiente, y la necesidad, que hay por otra parte, de dar mayor impulso a los trabajos, sería conveniente que la Junta solicite al próximo Congreso el aumento de las rentas destinadas a la obra. Con alguno de mis colegas hemos hablado de que no podía adjudicarse al ferrocarril de Esmeraldas el impuesto del tres por mil sobre los capitales en giro en las cuatro provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas; así como el uno por mil de contribución general a las mismas. Lo que rinde estas dos contribuciones no es mucho y no constituirá una merma apreciable a las entradas fiscales.

Se ha hablado bastante de la conveniencia de contratar un empréstito en el extranjero, con garantía de las rentas asignadas a nuestro ferrocarril. Pero, atento el actual monto de ellas, no podríamos atender un préstamo de consideración. Para pensar en esto lo primero es conseguir que se aumenten dichas rentas para que pueda con ellas hacerse un servicio de alguna entidad por concepto

de intereses y amortización. Por lo demás, la situación económica mundial y nuestra falta de crédito, haría difícil por el momento, la contratación de un empréstito en el Exterior en condiciones favorables. Tal vez sería preferible intentar un empréstito interno. Los capitales han aumentado actualmente en el país y el tipo de interés ha bajado. No sería, pues, difícil obtener un siete u ocho por ciento para una operación que quisiera hacer la Junta con los Bancos del país o para la emisión directa de bonos garantizados por sus rentas. En los empréstitos extranjeros el interés es, ciertamente menor, pero con el descuento que cobran sobre la cantidad prestada, viene a pagarse el mismo interés del siete u ocho por ciento. Lo esencial, repito, para cualquier operación de crédito que pretendiera, hacer la Junta, es aumentar sus entradas y consolidarlas.

En virtud de estos antecedentes propongo a la Junta que se solicite al Congreso próximo ordene: 1<sup>o</sup> que el Administrador o Colector de la Aduana de Esmeraldas, bajo su personal responsabilidad, entregue directamente al Colector que nombre la Junta del ferrocarril para la recaudación de los impuestos de Esmeraldas, todo el rendimiento de la Aduana, deducidos únicamente los gastos: 2<sup>o</sup> que el Gobierno pague, previa liquidación,

todo lo que ha percibido como producto de la referida Aduana desde que empezó a regir el Decreto Legislativo de octubre de 1916, que adjudicó esa renta a la obra mencionada: 3<sup>o</sup> que el Gobierno pague, asimismo, previa liquidación la suma a que hubiera ascendido la utilidad obtenida en la acuñación de los \$ 300.000 en moneda de níquel, prevista en la Ley de octubre 13 de 1916: 4<sup>o</sup> que se adjudique a la obra del ferrocarril a Esmeraldas, desde el año próximo, el impuesto del tres por mil sobre los capitales en giro en las provincias de Pichincha, Imbabura, Carchi y Esmeraldas y el uno por mil de contribución general territorial en las mismas provincias; impuestos que deben recaudarse en la forma prescrita en la Ley de Descentralización sancionada por el Congreso del año pasado. Propongo también a la Junta que se dirija al Ministerio de Hacienda, pidiéndole que, de acuerdo con lo mandado en los números 1<sup>o</sup> y 2<sup>o</sup> del Decreto Legislativo de octubre de 1916, se sirva hacer practicar las liquidaciones previstas en ese Decreto y abonar a la obra del ferrocarril los valores respectivos en bonos de la Deuda Inscrita. Soy del señor Presidente con toda consideración.

Jose J. Andrade

Quito, Agosto 4 de 1919