

1915

Biblioteca Nacional

BIBLIOTECA NACIONAL
CLASIFICACION
CUANTOS
QUITO-Ecuador

Proyecto de Contrato

PARA LA

Construcción del ferrocarril

Pacífico-Amazónico

que partiendo de Puerto-Bolívar,
llega al río Amazonas y une las ciudades de

CUENCA Y LOJA

Presentado al Congreso Nacional

DE

1912

POR

G. THORET.

QUITO

Talleres de "EL COMERCIO"

1912.

BIBLIOTECA NACIONAL
 QUITO-Ecuador

G. Thoret

H. H. Señores Legisladores:

Unir el Amazonas con uno de los puertos meridionales del Ecuador, es el ideal patriótico de más alta trascendencia que ha podido concebirse en el país; porque, al realizarse este ideal, la inmensa región del Oriente ecuatoriano entraría de lleno en la vida de la actividad y la civilización; y el país al mismo tiempo que recibiría un gran impulso en su progreso y riquezas materiales, habría logrado obtener el factor más importante y que también le es más necesario, para hacer respetar su integridad.

Y para que tan anhelada unión se convierta en la más hermosa realidad, para el patriotismo ecuatoriano, vengo, hoy, á presentaros un proyecto que, en mi concepto, resuelve satisfactoriamente el árduo problema de ejecutar esa obra *en un período de tiempo relativamente corto y con las mayores ventajas y economías posibles para el país.*

Por tanto tengo el honor de proponeros la construcción de un ferrocarril que, aprovechando el que actualmente existe en explotación entre Puerto-Bolívar y Pasaje [en la provincia de El Oro], termine en el río Amazonas, en la confluencia de éste con el Morón, parte que ya es navegable por buques de alto bordo.

Y la construcción de este ferrocarril se impone con urgencia inaplazable:

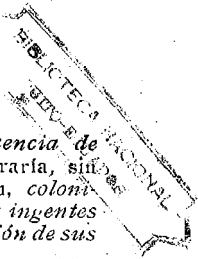
1º Porque con él se aseguraría, *de una manera eficaz y efectiva* la posesión del Ecuador en la orilla izquierda del Amazonas y que le corresponde por tratados preexistentes;

2º Porque este ferrocarril llegaría á ser una vía interoceánica por la cual al Ecuador sería dable exportar sus productos y hacer su comercio de importación, simultáneamente, por dos océanos, el Atlántico y el Pacífico; y se encontraría entónces, por tanto, en la favorable y excepcional situación de poderse *independizar del Canal de Panamá*, si así lo creyere conveniente, ó si se viere obligado á ello, por el fuerte flete que gravará el paso de productos ó mercaderías por el mencionado Canal de Panamá;

3º Porque este ferrocarril constituiría la comunicación interoceánica más económica, más rápida y más productiva de la América del Sur; pues, estando indicada por la misma Naturaleza, imposibilitaría toda competencia; y como el gran valle del Amazonas será en no lejana época, el asiento de una asombrosa actividad agrícola é industrial, dicho ferrocarril llegaría á tener un movimiento comercial de proporciones enormes, y, como consecuencia de ésto, vendría entónces á recibir Puerto-Bolívar, la misma importancia comercial que tiene el puerto de Pará en las costas atlánticas del Brasil;

4º Porque Iquitos y toda la región norte-amazónica del Perú tendrían que hacer su comercio de importación y de exportación por Puerto Bolívar, con lo que se aumentarían, *considerablemente* las entradas fiscales del Ecuador, y no por Paita, como en la República vecina del Sur se pretende que podrían hacerlo, mediante un ferrocarril de Paita al Amazonas; ferrocarril este último, que resultaría mucho más largo y costoso que el nuestro de Puerto-Bolívar al mismo Amazonas; circunstancia feliz, que, por el ahorro de tiempo, distancia y gastos en la construcción del nuestro, nos daría una positiva ventaja sobre el que construyera el Perú por la notable diferencia de fletes que *necesariamente* tendría que haber entre las tarifas del uno y del otro ferrocarril; y

5º Porque á parte de su importancia extratéctica militar el ferrocarril de Puerto-Bolívar al Amazonas, verdadero lazo de unión de dos grandes océanos y que recorrería una inmensa zona de incalculables riquezas, atraería, *forzosamente*, una gran corriente de inmi-



gración espontánea y una continua afluencia de cuantiosos capitales, con todo lo cual se lograría, sin ningún desembolso ni gravamen para la nación, colonizar el Oriente ecuatoriano y conseguir las ingentes sumas que necesita el país para la explotación de sus fabulosas riquezas.

Reseñadas á grandes rasgos la necesidad, importancia y ventajas de este ferrocarril, seguro estoy de que no habrá ningún ecuatoriano que no aspire á su realización y que convenga conmigo en que, *siquiera este ferrocarril sea el único que haya en el país eminentemente nacional*, tanto para que de los beneficios que se reporten de su construcción sean los ecuatorianos los más directamente favorecidos; cuanto *porque éstos deben ser los únicos encargados de su explotación, mejora y cuidado, con el objeto de que la defensa militar de la nación no sufra en ningún momento la menor lesión ó retardo.*

Y aunque siempre se ha creído que es algo imposible el construir un ferrocarril sin la concurrencia de capitales extranjeros; yo sostengo que esa creencia ha dado, precisamente, origen al grave error en que al respecto se ha estado en el Ecuador y que le ha ocasionado, en gran parte, las serias dificultades económicas actuales que atraviesa y no pocos y desagradables sin sabores.

Pues bien, voy á demostrar que se puede prescindir, *perfectamente*, de los capitales extranjeros y construir un ferrocarril, con solo destinar á este objeto *durante el tiempo de la construcción de la obra lo que tendría que pagarse, únicamente, en concepto de intereses y de amortización, en el caso de recurrir al auxilio de dichos capitales extranjeros.*

El Gobierno, en la celebración de un contrato, garantiza por regla general, hacer un servicio anual de un 6% de interés y uno por ciento de amortización, ó sea un 7% pagadero anualmente, por un período de tiempo muy largo. . . . 30 ó 40 años, durante los cuales esa *amortización y esos intereses anuales, que vienen á reproducir ó formar varias veces un mismo capital, emigran del Ecuador, desde que los capitales son extranjeros.* Aparentemente el país queda beneficiado con la

construcción de la obra; pero lo que en realidad, queda, es desgraciadamente explotado y perjudicado; si se tiene en cuenta que para pagar dichos intereses y amortización, tiene que destinar ó que crear impuestos especiales que por muchos años pesarán abrumadoramente sobre él; amortización é intereses, *que representarán varias veces el valor real de la obra*, y que, pagados puntualmente sólo darían derecho al país para que éntre en posesión de ella . . . *después de medio siglo!!!*

Ahora bien, todo contratista para formar el capital que necesita para la construcción de una obra de tanta magnitud como un ferrocarril, se ve siempre obligado á emitir acciones ó bonos en el extranjero; y sabido es que no podrá colocarlos á menos de un 20% de descuento, ó lo que es lo mismo, colocaría la emisión al 80%. Como se calcula que la línea férrea de Puerto-Bolivar al Amazonas puede tener, aproximadamente, una extensión de 400 kilómetros, y como ofrezco construir cada uno por el precio de \$s. 35.000, el costo de los cuatrocientos kilómetros alcanzaría, pues, á la suma de \$s. 14.000.000. Pero para conseguir esa cantidad en el extranjero al 80%, tendría que emitirse \$s. 17.500.000 en acciones ó bonos que, al 20% de descuento, *darían una pérdida efectiva para el Ecuador de \$s. 3'500.000*, con los cuales, precisamente, se podrían construir *100 kilómetros de la obra, ó sea la cuarta parte de la extensión total del ferrocarril.*

De lo anteriormente expuesto resulta, que el 7% que el país tendría que pagar anualmente por intereses y amortización no sería sobre \$s. 14'000.000, en que se calcula el costo de la obra, sino sobre \$s. 17'500.000, valor de las acciones ó bonos que se emitirían para conseguir los catorce millones de sucres. En consecuencia, el Ecuador tendría que pagar, anualmente, \$s. 1.225.000. Adviértase, de paso, que de esta última suma se pagarían \$s. 245.000 anuales, por intereses y amortización de los \$s. 3'500.000 que se perderían para obtener los \$s. 14.000.000, en que se aprecia el valor aproximado de la obra; \$s. 245.000 que representarían anualmente una doble pérdida para el país, porque, al mismo tiempo, que se pagarían por un *capital que no se recibirla*, dejarían de hacerse los siete kilómetros de la obra, que,

con dichos \$l. 245.000, podrían construirse, exactamente, cada año.

Pero lo que costaría el servicio anual de intereses y amortización (\$l. 1'225,000), es el valor exacto de 35 kilómetros por año, al precio de \$l. 35.000 cada uno. Además, este servicio anual de intereses y amortización, en 11 años, cinco meses y cinco días, más ó menos, forma el capital de \$l. 14'000.000, el que se requiere para la construcción del Ferrocarril; siendo, también, ese tiempo el que pido por ser el que corresponde precisamente, para la ejecución total de la obra; sin embargo de que, si el Gobierno quiere que construya más de treinta y cinco kilómetros por año me comprometo desde ahora, á construir, por el mismo precio kilométrico siempre que se destinen los fondos suficientes para ellos, hasta setenta kilómetros; en cuyo caso la obra se terminaría en menos de seis años.

Por las demostraciones que anteceden, se ve, pues, que con soló destinar durante 11 años 5 meses y 5 días lo que tendría que pagar el Ecuador, por el servicio anual de intereses y amortización sobre un capital extranjero, se podría construir, perfectamente, el Ferrocarril de Puerto-Bolívar al Amazonas, en los mismos 11 años, 5 meses y 5 días, *quedando*, al término de ese tiempo, *de dueño absoluto de la obra y sin ninguna deuda ni compromiso en el exterior*; con más la doble y apreciable ventaja de que *habría pagado, una sola vez, el valor real de su ferrocarril y sin que durante el tiempo de la construcción de la obra, hubiese emigrado un sólo centavo del país*, por amortización, intereses ó beneficios.

Además, el Estado tendría siempre la explotación del ferrocarril; y, para el efecto, lo iría recibiendo, por secciones concluidas y entregadas á entera satisfacción del Gobierno.

Y si á todas las anteriores ventajas se agrega la de que yo no pido concesiones de terrenos baldíos, de minas, ni de derechos ó privilegios de ninguna clase, es innegable la superioridad de mi proyecto, sobre cualquiera otro que se presentare, para ser ejecutado con capitales extranjeros.

En resumen: con mi proyecto me presento, únicamente, como ingeniero constructor de la obra, que la

realizaría por cuenta y orden del Estado de conformidad con el contrato, que tuviereis á bien aprobar.

No dudo, H. H. Señores Legisladores, y vosotros también lo reconoceréis conmigo que si aceptáis el presente proyecto de contrato para la construcción del ferrocarril de Puerto-Bolívar al Amazonas, habréis resuelto, para el Ecuador, su más importante problema económico y, sobre todo, el de más alta trascendencia para su porvenir y para su integridad territorial.

Gastón THORET.

Ingeniero (A. & M.)

Quito, 10 de Agosto de 1912.

Bases del Contrato

ARTÍCULO I.

Gastón Thoret, por sí ó por la compañía que constituya se compromete y obliga con el Gobierno de la República del Ecuador:

1º A construir una línea férrea que una, por el trayecto factible más corto, el Puerto-Bolívar con el río Amazonas, en la confluencia de éste con el Morona;

2º A construir una línea férrea que ponga en comunicación, por el trayecto factible más corto, la ciudad de Cuenca con la línea férrea de Puerto-Bolívar al Amazonas;

3º A construir una línea férrea que una, por el trayecto factible más corto, la ciudad de Loja con la línea férrea de Puerto-Bolívar al Amazonas.

4º A refaccionar la actual línea férrea que une Puerto Bolívar con las poblaciones de Pasaje y Guabo; y

5º A refaccionar y aumentar el muelle de Puerto Bolívar.

ARTÍCULO II.

Gastón Thoret se obliga á construir todas las líneas férreas á que se refiere este contrato, por el precio de *tres mil quinientos cóndores* el kilómetro, á partir de la población del Pasaje para adelante.

Como base para la celebración del presente contrato, se conviene en calcular su costo aproximado y el tiempo probable dentro del cual deba de cumplirse: el costo, por el valor que representarla la construcción de cuatrocientos kilómetros, ó sea *un millón cuatrocientos mil cóndores*; y el tiempo, por la construcción de 35 kilómetros por año, ó sean *once años y cinco meses*.

En consecuencia, Gastón Thoret para verificar las obras indicadas en el artículo anterior y por el precio y tiempo que se acaban de expresar, se obliga á efectuar por año, trabajos equivalentes al valor de treinta y cinco kilómetros; mejor dicho, se obliga á hacer trabajos por el valor anual de *ciento veintidos mil quinientos cóndores*, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Exceptuando el primer año, Gastón Thoret se obliga á efectuar en los años siguientes, trabajos que representen el valor de más de treinta y cinco kilómetros anuales, hasta el valor equivalente al de setenta kilómetros, á voluntad del Gobierno; es decir, á verificar trabajos hasta por el valor de *doscientos cuarenta y cinco mil cóndores* anuales; quedando en este último caso, concluidas las obras expresadas en el artículo anterior, en seis años, salvo siempre casos fortuitos ó de fuerza mayor.

ARTÍCULO III.

Sólo los estudios definitivos determinarán, exactamente, el verdadero valor de las obras de que trata el artículo 1º, y la extensión y tiempo con que deba de ejecutarlas G. Thoret.

ARTÍCULO IV.

Para la ejecución de las obras mencionadas en el artículo 1º, se destinará:

1º El 1% de la contribución territorial de las provincias de El Oro, Azuay y Loja;

2º 5 centavos de recargo en las provincias de El Oro, Azuay y Loja, al impuesto de introducción y al de producción de aguardientes ó licores nacionales, y 10 centavos al impuesto de introducción de licores extranjeros;

3º El impuesto que gravaba anteriormente el cacao de la provincia de El Oro, para el ferrocarril de esta provincia;

4º 50% del muelle y aduana de Puerto Bolívar;

5º Los impuestos para el ferrocarril de Santa Rosa á Loja según la ley del año de 1905;

6º Los impuestos para el ferrocarril de Huígra á Cuenca;

7º El 25% del valor del impuesto de los timbres patrióticos; y

8º El 25% del impuesto de importación para la defensa nacional, que se cobra por todas las aduanas de la República.

Todos estos impuestos los decretará ó los asignará la presente Legislatura y comenzarán á recaudarse, para las obras mencionadas en el artículo 1º, desde el 1º de Enero de 1913.

ARTÍCULO V.

En el caso que los impuestos de que trata el artículo anterior no alcanzaren para los objetos á que se destinan, podrán crearse ó dedicarse otros por las próximas Legislaturas; y mientras tanto, el Ejecutivo completará, anualmente, el valor de las obras que se ejecutaren, sacando la diferencia de la partida de Obras Públicas que constará en la Ley de Presupuestos, ó de la de Gastos extraordinarios.

ARTÍCULO VI.

El producto de los impuestos á que se refiere el artículo 4º se depositará quincenalmente en el Banco del Ecuador, bajo la responsabilidad pecuniaria y personal de los respectivos Colectores. Los Gerentes del Banco del Ecuador informarán por escrito á G. Thoret de los fondos que hubieren existentes en dicho Banco, al fin de cada mes.

ARTÍCULO VII.

ESPECIFICACIONES

Las vías férreas serán permanentes y todos sus materiales de primera clase; y su construcción, en todos sus pormenores, se hará de conformidad con todas las reglas del arte.

Las vías medirán 1 metro 065 de trocha y los rieles de acero pesarán, cuando menos, 25 kilogramos el metro.

Los durmientes, de acero ó de madera incorruptible ó de otro material consagrado por la ciencia, serán colocados á la distancia de 0 metro 75 de centro á centro.

El espesor del lastre será por lo ménos, de 0 metro 12, bajo los durmientes; y su anchura en la base, sobre la plataforma, será de tres metros.

La plataforma de los terraplenes, en su parte superior medirá cuatro metros.

La anchura de los cortes será de cinco metros, medidos al plan de la plataforma.

Los chafanes de los terraplenes y cortes, serán en relación con la naturaleza del terreno.

En la construcción de los puentes, viaductos y demás obras de las vías férreas, sólo se emplearán mampostería y acero.

Los puentes serán calculados para resistir el peso de una locomotora de 60 toneladas.

La gradiente de las líneas no podrá pasar del 3% en las líneas rectas; y en las curvas la correspondiente calculada para la velocidad de 50 kilómetros. En las estaciones la vía será horizontal, cuando ménos, en una longitud de doscientos metros,

El radio de las curvas no será menor de 100 metros incluso en las vías de las estaciones.

La tracción será á vapor.

El aumento y refacción del muelle de Puerto-Bolívar, se hará con acero ó mampostería ó madera, ó empleando estos materiales combinados, con un fondo á baja marea de ocho metros cincuenta en el frente atracadero.

En toda la longitud de las líneas férreas habrá una línea telegráfica y aparatos telefónicos.

ARTÍCULO VIII

El orden en que se ejecutarán los trabajos y obras, será el siguiente:

1º Estudios para la construcción y refacción del muelle de Puerto-Bolívar, así como para la edificación

de la estación, oficinas, casas para los empleados, talleres, & &., y formación de planos y presupuestos para el avalúo de dichas obras;

2º Estudio y localización de las líneas;

3º Aumento y refacción del muelle de Puerto Bolívar;

4º Refacción del ferrocarril de Puerto-Bolívar á Pasaje y Guabo, su lastrada y compra del nuevo material rodante; y

5º Construcción de las líneas férreas desde el Pasaje, á Cuenca, Loja y al Amazonas, con su respectivo material rodante y fijo; así como la formación del terraplén en Puerto Bolívar, para la estación, oficinas, talleres & &.

ARTÍCULO IX

Gastón Thoret se compromete á suministrar todos los materiales, refaccionar y aumentar el muelle de Puerto-Bolívar, & &., y á construir las líneas férreas expresadas en el artículo 1º, y cuyos valores se pagarán del modo siguiente:

1º Para los estudios, formación de planos, localización, presupuestos y avalúos, del muelle, de la estación, de los talleres, & &., en Puerto-Bolívar y de las líneas de Puerto-Bolívar á Pasaje y Guabo.....

.....Córdores 1.800.

2º Para la construcción del muelle, la estación, talleres, & &., en Puerto-Bolívar, según avalúo trimestral de los materiales acopiados y trabajos hechos;

3º La línea férrea de Puerto-Bolívar á Pasaje y Guabo, á razón de 950 córdores por kilómetros en esta forma:

Por refacción, reemplazo de los durmientes malos, modificaciones, construcciones de puentes, desagües y conclusión de la línea ensanchando los terraplenes á 4 metros de latitud..... Córdores 450

Lastrada de la vía..... „ 500

Total Córdores 950

4º Gastón Thoret entregará con la sección de la línea férrea de Puerto-Bolívar á Pasaje y Guabo:

Las dos locomotoras que están en servicio actual, enteramente reparadas, y todo el material rodante que se encuentra actualmente en servicio, también completamente reparado, todo, según avalúo; además entregará:

Una locomotora de 30 toneladas,
Un tender para dicha locomotora,
Un carro de 1^a,
Un carro de 2^a,
Un carro de equipajes,
4 carros cerrados para carga y
6 carros plataformas.

Todo este material rodante por Córdobes... 11.200.

Las obras de defensa relativas al cambio de curso del río Jubones, así como la construcción del puente principal del ramal del Guabo, se harán según avalúo.

El reemplazo de los rieles se hará á razón de 900 córdobes por kilómetro.

5º La línea férrea desde el Pasaje al Amazonas y las expresadas en los números 2 y 3 del artículo 1º se pagarán á razón de 3.500 córdobes por kilómetro y en la forma siguiente:

Por estudios y localización . . .	Córdobes	250
Por los rieles á su llegada . . .	"	600
Por la vía completamente concluída, lastrada, con puentes, desagües, estaciones, alimentación de agua para las locomotoras &	"	2650

Total Córdobes 3.500.

6º Por cada 100 kilómetros de las líneas férreas del Pasaje al Amazonas, Cuenca y Loja, G. Thoret entregará sin ningún recargo en el precio kilométrico de 3.500 córdobes el material rodante siguiente:

2 locomotoras de 40 toneladas,
2 tenders para dichas locomotoras,
Un carro de 1^a,
Un carro de 2^a,
Un carro de equipajes,
6 carros cerrados para carga,
4 carros para ganado y
10 carros plataformas.

ARTÍCULO X

Ningún trabajo podrá emprenderse sin la aprobación de los planos respectivos por el Ministro de Obras Públicas. En el caso que dicha aprobación demorase más de treinta días, después de solicitada y de haberse enviado los planos por el órgano regular, éstos, de hecho, se considerarán aprobados.

Se entiende que los planos, presupuestos y avalúos serán hechos y firmados, de común acuerdo, por Gastón Thoret y por el Ingeniero que nombre el Gobierno con tal objeto; el cual estará, también encargado de la vigilancia de la ejecución de los trabajos y de la respectiva recepción de éstos.

ARTÍCULO XI

Gastón Thoret refaccionará la línea férrea de Puerto-Bolívar á Pasaje y Guabo; y construirá las demás líneas férreas mencionadas en el artículo 1º, por secciones cuya longitud no podrá ser inferior de 5 kilómetros ni superior á 40.

ARTÍCULO XII

A medida que lleguen ó se acopien los materiales, ó que cada lote de trabajo ó sección de línea (Arts. VIII IX, X) esté completamente concluído, Thoret dará aviso de ello al Gobernador de la Provincia de El Oro, debiendo este funcionario dirigirse, inmediatamente, y bajo su más estricta responsabilidad personal, al Ministro de Obras Públicas, para que éste ordene la recepción oficial de dichos materiales ó de dichos lotes ó secciones.

Si dentro de 15 días después de dado el mencionado aviso, no se hubieran recibido oficialmente dichos materiales, lotes ó secciones, se considerarán como recibidos; y entonces Gastón Thoret tendrá derecho á cobrar el valor de dichos materiales, lotes ó secciones sin más formalidad que enviar al Ministro de Obras Públicas un certificado del Gobernador de que dió á éste el aviso de que hace mención el presente artículo.

ARTÍCULO XIII

El valor de toda clase de trabajos y materiales y de cada sección de línea férrea recibidos, y expresados en los artículos VIII, IX y X será pagado por el Banco del Ecuador, previa la orden respectiva que recibirá del Ministro de Obras Públicas, quien la impartirá en vista de las copias de los correspondientes comprobantes que acrediten el importe de las secciones y trabajos hechos y recibidos y de los materiales llegados ó acopiados; copias que serán firmadas por Gastón Thoret y por el ingeniero del Gobierno, y las que tendrán, también, el *Visto Bueno* del Gobernador de la Provincia de El Oro.

La orden de pago del Ministro de Obras Públicas, en el caso del artículo anterior, inciso 2º, la impartirá este funcionario en vista del certificado del Gobernador de la Provincia de El Oro.

El Ministro de Obras Públicas por medio del Ministro de Hacienda impartirá las respectivas órdenes de pago al Banco del Ecuador, luego que hubiese recibido en Quito las copias y el certificado de que hace mención el presente artículo dentro de quince días contados desde la fecha en que conste haberse depositado, certificados, en el correo, los antedichos documentos.

Toda orden de pago cuya expedición no se hiciera dentro de los quince días mencionados, dará derecho á Gastón Thoret para cobrar al Gobierno los intereses legales sobre el valor de los materiales, trabajos ó secciones que deban pagarse, intereses que correrán desde el día de la recepción de dichos materiales, trabajos y secciones; y sin perjuicio de que Thoret pueda á su arbitrio, paralizar inmediatamente los trabajos.

ARTÍCULO XIV

Recibida oficialmente y pagada una sección por el Gobierno, éste entrará, inmediatamente en posesión de ella *como dueño absoluto* y se hará cargo de su explotación y conservación.

ARTÍCULO XV

Mientras una sección no esté completamente pagada por el Gobierno, aunque hubiera sido oficialmente recibida por su orden, no podrá explotarla y, sin embargo, serán de su cargo los gastos de conservación y reparación de ella y los intereses legales de las cantidades que estuviera adeudando á Thoret, sobre el valor no pagado de la misma sección, desde la fecha de la recepción de ésta.

ARTÍCULO XVI

Para que Thoret pueda efectuar la refacción de la línea férrea actualmente existente entre Puerto-Bolívar, Pasaje y Guabo, y con el objeto de que no se interrumpa el servicio del tráfico público, la Ilustre Municipalidad del cantón Machala hará á Gastón Thoret la entrega efectiva de dicho ferrocarril, previo inventario y avalúo; y el valor que arrojaren este inventario y avalúo lo pagará el Gobierno al Ilustre Concejo de Machala, cuando Thoret le entregue refaccionada la mencionada línea férrea de Puerto-Bolívar, Pasaje y Guabo.

El Gobierno hará el antedicho pago al Ilustre Ayuntamiento de Machala, depositando su importe en el Banco que designe dicha Corporación; y ese pago será empleado en la obra de provisión de agua potable y en la de defensa contra incendios para la ciudad de Machala.

La explotación de la línea férrea actualmente existente entre Puerto-Bolívar, Pasaje y Guabo, la hará por su cuenta Gastón Thoret hasta que la entregue enteramente refaccionada al Gobierno, y éste se la reciba y se la pague completamente.

ARTÍCULO XVII

Los trabajos empezarán ocho días después de la aprobación de los planos del muelle de Puerto-Bolívar, los que se presentarán al Ministro de Obras Públicas dentro de tres meses después de firmado el presente contrato, y si á los tres meses siguientes no comenzaren los trabajos, quedará desahuciado el presente contrato.

ARTÍCULO XVIII

Durante la vigencia de este contrato, todos los materiales para las obras especificadas en el artículo I, quedarán libres y exonerados de toda clase de derechos, impuestos y gravámenes fiscales, municipales ó especiales, creados ó por crearse, y en las secciones entregadas será obligación del Gobierno hacerlos transportar gratuitamente en sus trenes y el Gerente ó Administrador del ferrocarril estará obligado á ponerlos á disposición de Thoret en el sitio de la línea férrea que éste designe, con preferencia á cualquier otra carga.

ARTÍCULO XIX

Gastón Thoret está facultado para gestionar que se hagan, en el menor tiempo posible, las expropiaciones que fueren necesarias para las líneas, estaciones, maestranzas, canteras y más establecimientos indispensables, y las autoridades estarán obligadas á prestarle su apoyo.

Estas expropiaciones se harán por cuenta del Gobierno, quien pagará el precio de ellas y el valor de los daños y perjuicios, de conformidad con las Leyes.

Respecto de terrenos libres, pertenecientes al Fisco ó á las Municipalidades, Thoret los ocupará gratuitamente, para los objetos anteriormente indicados.

También podrá ocupar cualquier trecho de un camino público y cuando lo ocupare estará obligado á reponerlo, en análogas condiciones de servicio.

ARTÍCULO XX

El Gobierno auxiliará á Thoret con agentes de policía ó tropa armada, para facilitar y asegurar la ejecución de los trabajos, particularmente en la región Oriental.

Todos los empleados y trabajadores que presten sus servicios en la ejecución de las obras especificadas en el artículo primero estarán exentos de todo servicio militar; y tendrán pasajes libres en los trenes del Gobierno cuando viajen en comisión de Thoret ó de la Compañía que éste constituya.

ARTÍCULO XXI

En garantía del cumplimiento del contrato Thoret ó la Compañía que constituya, depositarán en el Banco del Ecuador el 5% del valor de todas las cantidades que tuvieren que recibir del Gobierno, hasta que dicho depósito alcance á la suma de S7 200.000.

Dicho 5% lo deducirá el Banco del Ecuador en los pagos que tuviere que hacer á Thoret, ó á la Compañía que constituya, por orden del Ministro de Obras Públicas, según el artículo XIII.

Los intereses que producir este depósito, desde que se comenzara á formar hasta su completo, pertenecerán á Gastón Thoret ó á la Compañía que éste constituya.

La garantía cesará el día en que Thoret ó la Compañía que constituya, entregue la última sección del ferrocarril, á entera satisfacción del Gobierno; quien, entonces, por conducto del Ministro de Obras Públicas, ordenará al Banco del Ecuador que devuelva á Gastón Thoret, ó á la Compañía que éste constituya, el valor íntegro del referido depósito de S7 200.000.

ARTÍCULO XXII

Para garantizar la ejecución del presente contrato G. Thoret depositará, al firmarlo, á orden del Gobierno, en uno de los Bancos de Guayaquil la suma de S7 10.000, la que será retirada una vez que G. Thoret entregue el valor de S7 200.000 en trabajos ejecutados.

ARTÍCULO XXIII

Para computar el tiempo total dentro del cual deben quedar concluidas las obras mencionadas en el artículo primero, se reducirá el tiempo proporcionalmente al número de kilómetros que hubiere mandado á construir el Gobierno haciendo uso de la facultad que le concede el inciso 4º del artículo II.

El tiempo total que resultare, después de hecha la mencionada reducción, será el tiempo dentro del cual deberán de quedar precisamente concluidas las obras indicadas en el artículo I.

Si á la expiración de este último tiempo, que será el tiempo total, Gastón Thoret no hubiera terminado completamente dichas obras, incurrirá en una multa mensual de dos mil sucres, hasta que las concluya.

Esta multa será únicamente exigible cuando el retardo en la ejecución de las obras, sea proveniente por otras causas que no fuesen ocasionadas por casos fortuitos ó fuerza mayor.

Toda pérdida de tiempo por caso fortuito, fuerza mayor, paralización de los trabajos por falta ó retardo de pago, ó la que pudiera sobrevenir por algún desacuerdo que surja entre las partes contratantes, se compensará por un período doble, en la computación que se haga para determinar el tiempo total de que se trata en este artículo.

ARTÍCULO XXIV

Todo desacuerdo entre el Gobierno y Gastón Thoret, será sometido, inmediatamente, á un tribunal compuesto de dos árbitros ingenieros, nombrados uno por cada parte.

Este tribunal dará su resolución ó nombrará un tercer árbitro dirimente, que también será ingeniero, dentro de los treinta días siguientes á aquel en que hubiere comenzado á conocer de la controversia.

En el caso de nombrarse árbitro dirimente, éste dará su fallo que será inapelable, dentro de los treinta días siguientes al de su nombramiento.

ARTÍCULO XXV

Gastón Thoret ó la Compañía que éste constituya, renuncia la vía diplomática para reclamar sobre el cumplimiento del todo ó parte de este contrato ó para que se le respete ó se le haga respetar el todo ó parte de los derechos que por él se le conceden; salvo el caso único de negarse el Gobierno á someter á arbitraje algún desacuerdo que surja entre las partes contratantes.

El tiempo total que resultare, después de hecha la mencionada reducción, será el tiempo dentro del cual deberán de quedar precisamente concluidas las obras indicadas en el artículo I.

Si á la expiración de este último tiempo, que será el tiempo total, Gastón Thoret no hubiera terminado completamente dichas obras, incurrirá en una multa mensual de dos mil sucres, hasta que las concluya.

Esta multa será únicamente exigible cuando el retardo en la ejecución de las obras, sea proveniente por otras causas que no fuesen ocasionadas por casos fortuitos ó fuerza mayor.

Toda pérdida de tiempo por caso fortuito, fuerza mayor, paralización de los trabajos por falta ó retardo de pago, ó la que pudiera sobrevenir por algún desacuerdo que surja entre las partes contratantes, se compensará por un período doble, en la computación que se haga para determinar el tiempo total de que se trata en este artículo.

ARTÍCULO XXIV

Todo desacuerdo entre el Gobierno y Gastón Thoret, será sometido, inmediatamente, á un tribunal compuesto de dos árbitros ingenieros, nombrados uno por cada parte.

Este tribunal dará su resolución ó nombrará un tercer árbitro dirimente, que también será ingeniero, dentro de los treinta días siguientes á aquel en que hubiere comenzado á conocer de la controversia.

En el caso de nombrarse árbitro dirimente, éste dará su fallo que será inapelable, dentro de los treinta días siguientes al de su nombramiento.

ARTÍCULO XXV

Gastón Thoret ó la Compañía que éste constituya, renuncia la vía diplomática para reclamar sobre el cumplimiento del todo ó parte de este contrato ó para que se le respete ó se le haga respetar el todo ó parte de los derechos que por él se le conceden; salvo el caso único de negarse el Gobierno á someter á arbitraje algún desacuerdo que surja entre las partes contratantes.