

1269

E-38
SHIEF

www.flacsoandes.edu.ec

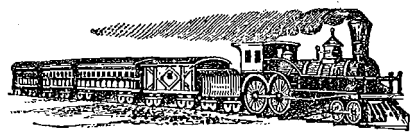
BIBLIOTECA NACIONAL
CABEIN 179
Quito-Ecuador

El Ferrocarril

NORTE OCCIDENTAL DEL ECUADOR

(Esmeraldas á Quito, pasando por Ibarra)

Steffan G. Jr



QUITO

Imprenta de "El Comercio"

1906

*Envío del Ministerio de Relaciones
Exteriores*

El Ferrocarril

NORTE OCCIDENTAL DEL ECUADOR

Esmeraldas á Quito, pasando por Ibarra

EXPOSICION

He tenido el honor de someter al ilustre criterio de la H. Asamblea Nacional, que actualmente sesiona en la Capital, un proyecto de contrato sobre construcción de un puerto al Norte de la Provincia de Esmeraldas y una línea ferrocarrilera que, partiendo de ese puerto, llegue á Ibarra, y eventualmente hasta Quito, en caso de que, concluidos los trabajos para la Provincia de Imbabura, no haya otra línea hacia la Capital de la República.

Se sabe que se firmó un convenio entre el Supremo Gobierno y Mr. Archer Harman para la prolongación de la vía férrea del Sur, de Quito hasta Ibarra, y que, el día 29 de Setiembre próximo pasado, se dió principio á los trabajos en esa dirección, moviendo unas paladas de tierra en la

quinta de las Madres de la Providencia, cerca de Quito. Por eso no he podido, mientras dure la validez de dicho convenio con Mr. Archer Harman, pedir la concesión hasta la Capital, é indiqué como término provisional la ciudad de Ibarra; pero se entiende que, en cualquier evento, estamos listos para seguir la obra nuestra hasta su término natural que es la Capital de la República, sea por un contrato adicional, en caso de que caduque el convenio Harman, sea por estipulación anticipada especial en el proyecto actualmente sometido á la apreciación de la H. Convención, si ésta así lo prefiriese.

El objeto de estos ligeros apuntes es llamar la atención de los Honorables Señores Legisladores y del público en general, sobre el carácter mismo de la propuesta que hago en nombre de un sindicato ya formado y las ventajas especiales que ofrecemos al Estado Ecuatoriano.

Tenemos la convicción de que, en este hermoso país tan rico por su naturaleza y sus recursos de todo género, hay posibilidad de hacer buenos negocios, pero siempre que se tome en cuenta la participación legítima á que tiene derecho el Supremo Gobierno, dueño del suelo nacional. Miramos esos negocios como una especie de asociación de interés común que, en ningún caso, perjudique al Erario, y por lo contrario, dé á cada una de las partes los provechos y utilidades que les correspondan. La base de una asociación semejante es la lealtad y la buena fé de ambos lados. Estamos asegurados de que al Ecuador no le faltará ni la una ni la otra: nosotros cumpliremos fielmente con todas las obligaciones que van á incumbirnos, porque sabemos que el buen éxito de una empresa de utilidad pública, como la que se trata de establecer, está ligado íntimamente con el provecho material y mo-

ral que el Estado sacará de la misma empresa. El caracter que conviene, pues, en dar á la propuesta que hacemos, es que se trata de un contrato *leal y de buena fé*, y, enterados del valor que tienen esas palabras, prometemos hacer un trabajo bueno, sólido, que dé toda satisfacción al país, y, por lo mismo, á la Empresa.

No me parece necesario insistir en los beneficios que la obra que va á construirse traerá para las Provincias occidentales y setentrionales de la República. Están á la vista, y se puede decir de ellas, que del sepulcro volverán á la vida, del aislamiento á la sociedad.

Pasaremos, pues, al análisis rápido de las partes del contrato que merezcan un estudio especial, porque se ocupan de las obligaciones que va á asumir el Estado; las de la Empresa son las de todo concesionario serio, cuyo interés propio no es diferente de él del Estado que lo emplee.

Las veinticuatro cláusulas de que consta el proyecto de contrato pueden dividirse en las partes principales siguientes:

- | | |
|-------------|-----------------------------|
| Nos. 1 á 11 | Obligaciones de la Empresa; |
| 12 á 19 | Obligaciones del Gobierno; |
| 20 y 21 | Colonización; |
| 22 á 24 | Disposiciones Generales. |

I

En la cláusula 1^a pedimos que sea una Comisión mixta, compuesta por Ingenieros del Supremo Gobierno y otros de la Empresa, la que fije el punto á orilla del Pacifico en que habrá de constituirse el puerto que servirá de principio al ferrocarril norte occidental.

Entre varios puertecitos que ya se en-

IV

cuentran en la costa de Esmeraldas, no queremos indicar ninguna preferencia particular; el Gobierno debe tener mayor interés en que se elija el punto que le parezca más adecuado; como tutor natural de las poblaciones, él hará valer los mejores argumentos que militen á favor de ese punto; los Ingenieros tendrán el derecho de las observaciones técnicas del caso; y se evitarán especulaciones que llegarían á perjudicar el interés general.

Las otras cláusulas, hasta la 11ª se refieren á obligaciones de la Empresa por lo que trata de la construcción, &., y no necesitan más esclarecimientos.

II

Las principales obligaciones del Estado se encuentran enumeradas en las cláusulas 12 á 19 del proyecto de contrato.

El valor de la línea ferrocarrilera, como de la construcción del puerto á orilla del Pacífico, lo fijará la misma Comisión que tendrá que elegir el lugar donde habrá de establecer dicho puerto. Como se trata de hacer una obra seria, queremos estudiarla seriamente. Más ó menos se conoce el precio kilométrico de una vía férrea, y podemos tener una idea de la cantidad aproximativa que tendremos que invertir en la obra. Sin embargo, como se trata de recorrer á la garantía del Erario por el interés de ese capital, nos parece muy justo que aquel tome parte en el asunto y tenga derecho en cerciorarse por sus delegados que la suma en que se fije el valor de toda la construcción en nada sea arbitraria. No queremos engañarnos, indicando una cifra demasiado baja, pero tampoco tenemos la intención de subir

el precio de un modo exagerado. El derecho del Estado en tomar parte en el estudio y discusión del monto del capital útil á la obra nos parece indudable, tanto más que podrá él, si quiera, optar para la amortización de dicho capital. En todo caso, la indicación en las condiciones señaladas, de una cierta cantidad como necesaria á la construcción de la obra no puede considerarse sino como un máximo; en realidad, y así lo dispone el contrato, si los gastos efectivos representasen una suma inferior á la que indicara la Comisión, la garantía del Gobierno se otorgará sólo sobre dichos gastos efectivos.

La Empresa pide al Ecuador la garantía del interés del $5\frac{1}{2}\%$ anual de los capitales invertidos en la obra. Esa garantía durará 33 años, y no principiará sino *después de concluida y entregada la línea férrea al servicio público*.

Hablaremos con entera franqueza. No será un interés del $5\frac{1}{2}\%$ que bastará para justificar la exportación del dinero europeo hacia el Ecuador; se encuentran todavía en el Viejo Continente negocios industriales que, bien dirigidos y manejados, dan más y con menos riesgos; no es raro el cobrar el 6, el 7 ú 8%, y á veces más aún; lo prueba la cotización en los mercados bolsátiles de varios títulos, acciones ó bonos de empresas industriales que, desde su emisión, han subido en su precio de 200, 300 y hasta 500%. Si pues viene el capital extranjero á este país, será por la perspectiva de sacar un rédito anual un tanto superior al $5\frac{1}{2}\%$; y esto no lo ocultamos, porque nuestro deseo es andar siempre por el camino recto y poner la verdad en su puesto. Por consiguiente, el interés propio de la Empresa es que no se llame en ningún ca-

so á la garantía del Gobierno; el negocio quedaría mal, sacrificando lo mejor que se obtuviere en otra parte para no contar sino con el $5\frac{1}{2}\%$; y, con la esperanza de sacar de su dinero una utilidad superior, lo que vendrá á ser una realidad segura, el Estado recibirá su parte, que será por el principio de $\frac{1}{3}$ y llegará á $\frac{2}{3}$, una vez amortizado el capital.

Si, á pesar de lo que acabo de decir, esto es que la Empresa no quiere que se haga efectiva la garantía del Estado, pedimos que se nos otorgue dicha garantía, es para tener un modo de compromiso moral de parte del Ecuador, que le permita reclamar sus derechos, tomar parte en la repartición de las utilidades de la Empresa y salvar la posesión de la obra á su provecho, en el plazo determinado en el contrato. Como queda dicho, y lo repito, mejor vale que el Gobierno no pague ni un centavo de garantía de interés, y que más bien saque la parte correspondiente de sus utilidades; esto significaría que ni él ni la Empresa se habrán equivocado en el estudio del negocio. Si, por imposible, los productos líquidos de la explotación no alcanzasen á cubrir el valor de los $5\frac{1}{2}\%$ de interés, el Gobierno no está comprometido sino por la diferencia entre dichos productos netos y el minimum del tanto garantizado.

La garantía del Estado Ecuatoriano no comienza sino después de concluída toda la obra. La Empresa toma, por consiguiente, de su cuenta propia todos los riesgos de la construcción; el Gobierno no tiene ninguna responsabilidad mientras duren los trabajos. La Empresa, como se ve, tiene el mayor interés en construir rápidamente, para gozar más breve de la garantía, y sólidamente, para que su obra sea recibida. Como compensación de esa verdadera ga-

rantía suplemental que dá la Empresa al país, éste consiente en que se agregue al capital, cuyo interés se garantice, el mismo tanto del $5\frac{1}{2}\%$ anuales en los gastos hechos mientras dure la construcción y no se realice el derecho de garantía. Esto nos parece justo y no aumenta en nada los riesgos del Gobierno.

El tanto por ciento pedido por el interés garantizado no es excesivo. Propuestas de empréstitos han sido hechas á los tipos $85\frac{1}{2}\%$ y $82\frac{1}{2}\%$ interés $5\frac{1}{2}\%$ y 6% respectivamente, lo que equivale á un interés á la par de $6,43\%$ y $7,27\%$. A 95% , con 6% , el interés sale al 6.31% . Ofrecemos un capital para invertirlo en una obra grande y de manifiesta utilidad pública, á la par y á sólo el $5\frac{1}{2}\%$ de interés. Me parece inútil el insistir en la diferencia.

El Estado tiene la facultad, no es una obligación, de amortizar el capital invertido en la obra, mediante el pago de una anualidad fija; fuera del interés, de $1,1335\%$, durante 33 años. Esa anualidad no es arbitraria; ella resulta del plano de amortización adjunto, en que se ve que una suma de 1 millón, puesta al $5\frac{1}{2}\%$, desaparece en el plazo de 33 años, por el pago de una anualidad fija de 66,335; si del monto de la anualidad, 66.335 deducimos el valor del interés, 55.000, quedan 11.335 por un millón, ó sea $1,1335\%$. Como se ve por dicho plano de amortización, es menester que las anualidades sean pagadas á términos fijos, sin demora, para que no se altere el juego de las operaciones.

Una vez amortizado el capital en las condiciones que acaban de expresarse, el Gobierno tiene derecho á las $\frac{2}{3}$ partes de los productos netos de la explotación y la Empresa á $\frac{1}{3}$; y entonces no habrá de tener más en cuenta el va-

lor de los intereses, porque estos habrán desaparecido al mismo tiempo que el capital amortizado.

Si el Estado no pagare las anualidades útiles para la amortización, la Empresa explotará la obra durante 75 años, y, durante todo ese tiempo, la repartición del exceso de utilidades que pase de $5\frac{1}{2}\%$ anual se hará según lo dicho ya: $\frac{1}{3}$ para el Gobierno y $\frac{2}{3}$ para la Empresa. La amortización del capital invertido, la Empresa tendrá que hacerla ella misma; esa parte representa más o menos $0,40\%$ y entonces quedará reducido el interés á un poco más del 5% .

En ningún caso habrá emisión de bonos de parte del Gobierno, y no se podrán hacer en los mercados extranjeros especulaciones ilícitas con la firma del Ecuador. Es dinero adelantado que ofrecemos para la obra, y con él se aumentará la circulación nacional.

III

Por la cláusula XX del contrato, se pide al Gobierno una concesión de terrenos baldíos por el valor, en una sola vez, del medio por ciento del capital invertido en la obra. Es una justa compensación por el interés reducido y las facilidades dejadas al Gobierno para la amortización, que no es forzosa para él.

Además, la concesión de dichos terrenos baldíos no hará que se constituya en el Ecuador una nueva Sociedad omnipotente, cuya existencia pudiera poner en peligro los derechos soberanos del Gobierno. Este quedará siempre dueño del suelo nacional, mandará en el territorio concedido como soberano indiscutible, enviando sus autoridades en los centros que le

pasezca conveniente; y esa soberanía ecuatoriana la acepta la Empresa, que tiene la obligación de elevar cada año al Supremo Gobierno un informe acerca del desarrollo y aprovechamiento material y moral de la concesión colonizada.

Para impedir más aún la tentación de crear un Estado en el Estado mismo, puedo decir que el modo de comprender la colonización de parte de la Empresa no permite una suposición semejante.

La Empresa no quiere quedarse dueño de los terrenos concedidos; ella los cederá á colonos, en propiedad, por lotes de 100 ó 200 hectáreas cada uno. Como colonos, elijirá por preferencia á agricultores, ó mejor dicho obreros agrícolas, no por ser éstos más al corriente de los métodos de cultivo, sino porque son amantes de la tierra, se pegan á ella y le harán producir lo que razonablemente pueda. Dueños del terreno, tendrán interés mayor en cultivarlo y mantenerlo; no lo dejarán; luego pues, se volverán ecuatorianos por la fuerza de las circunstancias, y recibirá el país un elemento nuevo y trabajador que vendrá á aumentar la riqueza nacional. En estas condiciones, la concesión de terrenos baldíos á la Empresa, á más de ser para ésta una justa compensación de sus sacrificios, servirá al Ecuador, quien recibirá una colonia de pueblos y ciudades que darán vida á una Provincia casi desheredada y contribuirán á la grandeza y prosperidad de su nueva patria.

J. F. Steffan.

Quito, Noviembre 20 de 1906.

PLANO de AMORTIZACION

DE UN CAPITAL DE 1.000.000 EN 33 AÑOS, CON EL INTERÉS ANUAL DEL 5½ %.

ANUALIDAD FIJA DURANTE LOS 33 AÑOS: 66.335
SEA EL 6,6335 %.

Años	Capital p. amortir.		Intereses anuales		Amortización anual	
1	1.000.000	00	55.000	00	11.335	00
2	988.665	00	54.376	55	11.958	45
3	976.706	55	53.718	85	12.616	15
4	964.090	40	53.024	95	13.310	05
5	950.780	35	52.292	90	14.042	10
6	936.738	25	51.520	60	14.814	40
7	921.923	85	50.705	80	15.629	20
8	906.294	65	49.846	20	16.488	80
9	889.805	85	48.939	30	17.395	70
10	872.410	15	47.982	55	18.352	45
11	854.057	70	46.973	15	19.361	85
12	834.695	85	45.908	25	20.426	75
13	814.269	10	44.784	80	21.550	20
14	792.718	90	43.599	55	22.735	45
15	769.933	45	42.349	10	23.985	90
16	745.997	55	41.029	85	25.305	15
17	720.692	40	39.638	10	26.696	90
18	693.995	50	38.169	75	28.165	25
19	665.830	25	36.620	65	29.714	35
20	636.115	90	34.986	35	31.348	65
21	604.767	25	33.262	20	33.072	80
22	571.694	45	31.443	20	34.891	80
23	536.802	65	29.524	15	36.810	85
24	499.991	80	27.499	55	38.835	45
25	461.156	35	25.363	60	40.971	40
26	420.184	95	23.110	15	43.224	85
27	376.980	10	20.732	80	45.602	20
28	331.357	90	18.224	70	48.110	30
29	283.347	60	15.578	60	50.756	40
30	238.491	20	12.787	00	53.548	00
31	178.943	20	9.841	85	56.493	15
32	122.450	05	6.734	75	59.600	25
33	62.849	80	3.456	75	62.878	25
	Totales.....		1.189.026	55	1.000.028	45
$1.189.026,55 + 1.000.028,45 = 66.335 \times 33 = 2.189.055$						

Al último encontramos una diferencia en exceso de 28,45 en los capitales amortizados, cual reducida en la anualidad fija, 66.335, resultaría en ésta una disminución sólo de unos centavos.

BASES DE UN CONTRATO

PARA LA CONSTRUCCIÓN
DE UN PUERTO COMERCIAL EN LA PROVINCIA
DE ESMERALDAS, Y DE UN FERROCARRIL
QUE, PARTIENDO DE LA ORILLA DEL PACÍFICO
EN DICHA PROVINCIA, LLEGUE Á IBARRA
Y EVENTUALMENTE Á LA CAPITAL :

I

El Señor Barón VAN DEDEM construirá por sí, ó por medio de una Compañía que formara, un ferrocarril que, partiendo de la orilla del Pacífico, en la Provincia de Esmeraldas, llegue á Ibarra, y, en caso necesario, pueda ser prolongado hasta la Capital de la República.

La determinación del puerto, que será punto de partida de la línea férrea, lo hará una Comisión compuesta de Ingenieros nombrados por la Empresa y el Supremo Gobierno, en número igual por cada parte.

II

El ferrocarril será de tracción eléctrica ó á vapor, y su línea simple tendrá una anchura de

cuarenta y dos pulgadas inglesas, sea un metro sesenta y cinco milímetros (1,065).

Cuando tenga conveniencia la Empresa en doblar la línea, esto es, establecer para la facilidad del tráfico una vía de ida y otra de regreso, al lado una de otra, lo hará de acuerdo con el Supremo Gobierno, y los gastos que necesitare quedarán garantizados en la misma forma prevista en este contrato por la línea simple.

III

Harán el trazo de la línea los Ingenieros de la Empresa de acuerdo con los que nombre el Supremo Gobierno, y los trabajos comenzarán dentro de sesenta días de haber sido aprobados por éste los trazos y planos.

IV

El Barón VAN DEDEM, ó la Compañía á quien traspase sus derechos, construirá en el punto que se determine según la cláusula primera, á orilla del Pacífico, y punto de partida del ferrocarril, diques, muelles, docks, &, y más obras complementarias, de manera que, en alta marea, puedan abordar comodamente y sin dificultad alguna buques, vapores de capacidad mayor que la de mil quinientas toneladas. Construirá también el Barón VAN DEDEM, ó la Compañía concesionaria, dos faros de una potencia de dos mil bujías cada uno, para favorecer el movimiento de las embarcaciones.

V

La Empresa establecerá en toda la vía del ferrocarril una línea telegráfica de dos hilos para el servicio público, con las oficinas correspondien-

tes. Para su servicio particular, establecerá las líneas telegráficas y telefónicas que estima sea necesario. En ningún caso, estas líneas particulares podrán servir al público, cuyas comunicaciones se transmitirán por conducto de las oficinas del Gobierno.

VI

La gradiente de la línea férrea no será mayor que la del cuatro por ciento, y las curvas tendrán un radio mínimo de sesenta metros.

Los rieles serán de veintisiete kilogramos por metro de longitud, y los demás materiales fijos y rodantes de buena calidad, la que certificará el Ingeniero del Gobierno en la línea.

VII

La correspondencia oficial y la de servicio público serán transportadas gratuitamente, y lo serán igualmente los empleados que las custodien.

VIII

La Empresa concederá gratis trenes expresos para el Presidente de la República y para los Ministros de Estado. Los Senadores y Diputados yendo á la Capital y regresando, Gobernadores de Provincias y altos empleados de Justicia ó Policía dentro del territorio de su jurisdicción, los Agentes Diplomáticos, Cónsules y Vicecónsules nacionales y extranjeros, tendrán pasaje libre; por los equipajes de éstos se abonará la mitad del valor de fletes que fije la tarifa.

IX

La Empresa hará la rebaja del cincuenta por ciento del valor de los pasajes á los emplea-

dos del Gobierno que viajaren en comisión del servicio, á los militares, marineros ó agentes de Policía, que, en cuerpo ó individualmente, lleven el respectivo pasaporte.

La misma rebaja hará para la conducción de acémilas, material de guerra, mercaderías y cargas pertenecientes al Estado y á las Municipalidades, como también cuando se trate de transportar presos por orden del Gobierno y de las autoridades del Poder Judicial.

X

La tercera parte, cuando menos, de los empleados de la Empresa serán ecuatorianos.

XI

Los trabajos deberán comenzar dentro de diez y ocho meses contados desde el día en que se eleve á escritura pública el presente contrato, de otra suerte el Gobierno podrá declarar cancelado dicho contrato. Sin embargo, si dentro de seis meses contados desde la misma fecha, la Comisión de que habla la última parte de la cláusula primera no hubiere llegado á un acuerdo y que fuere por culpa del Gobierno, se prorrogará dicho plazo por un término igual á la demora del fallo de dicha Comisión. La misma prórroga se concederá si, en el mismo plazo de seis meses y por culpa del Gobierno, los trazos y planos no se hubieren aprobado, conforme á la cláusula tercera de este contrato.

La obra deberá estar concluida dentro de siete años, que han de contarse desde la fecha en que se eleve á escritura pública este contrato, y sólo será prorrogable dicho término si sucediere el caso que acaba de expresarse, ó cuando, por

fuera mayor ó caso fortuito, la Empresa se viera obligada á suspender los trabajos. En este caso, el plazo estipulado se prolongará de un tiempo igual al doble de la suspensión de la obra.

XII

El Estado concede á la Empresa:

a) La libre explotación de los diques, muelles, docks, & y más obras complementarias construidas en el puerto que se elija, como también en la línea férrea en toda su extensión;

b) La propiedad del derecho de vía, ó sea treinta metros de cada lado del camino en los terrenos baldíos, y diez en los de propiedad particular. La expropiación de estos últimos la hará el Gobierno, de acuerdo con la ley, por cuenta de la Empresa.

c) Los terrenos necesarios para el establecimiento de oficinas, talleres, estaciones, almacenes, & y demás edificios para la construcción y explotación del puerto y del ferrocarril, y para las líneas telégraficas y telefónicas, entendiéndose que, cuando dichas expropiaciones hayan de hacerse en propiedades particulares, será la Empresa que pagará el valor de éstas, mediante la expropiación hecha por el Gobierno;

d) La exención de los impuestos fiscales ó municipales creados ó por crearse, así como la franquicia de derechos de importación para los materiales destinados á la construcción, conservación y explotación del ferrocarril, de los diques, muelles, docks, maquinarias, & y más dependencias de la obra. La calidad de los materiales que deben introducirse y la cuantía de los mismos serán determinados por el Ingeniero del Gobierno, para el efecto de la exoneración;

e) La exoneración del servicio militar para los empleados de la Empresa, y la prohibición de requisar las acémilas que se empleen en los trabajos, salvo el caso de guerra internacional; los perjuicios que recibiere la Empresa por la inobservancia de estas concesiones aumentarán el plazo de los siete años fijados para la conclusión de la obra de un tiempo doble del que hubiese perdido por causa del perjuicio;

f) El uso gratuito de los telégrafos y teléfonos pertenecientes al Gobierno, mientras duren los trabajos, y en casos que se relacionen con la obra;

g) La facultad de utilizar los manantiales y caídas de agua de dominio del Estado, exceptuando los derechos adquiridos con anterioridad, y salvo el caso de que dichas aguas estén destinadas al consumo de alguna población.

h) La autorización para que las embarcaciones que importen materiales de construcción, ó exporten productos nacionales, puedan efectuar el desembarque y embarque en los muelles de la Empresa, desde que el puerto que se trata de construir sea habilitado y abierto al comercio general, ó antes de la habilitación del puerto, previo el registro de los papeles y cargamentos de las embarcaciones, registro que lo harán las Autoridades de Aduana del puerto habilitado inmediato;

i) El establecimiento del servicio de Policía ambulante en la línea del ferrocarril para mantener el orden, y todo el apoyo necesario á la Compañía para la ejecución de la obra;

j) El permiso para que la línea cruce los caminos públicos ó carreteras á nivel, no pudiendo verificarse dichos cruzamientos con un ángulo inferior á cuarenta y cinco grados; por medio de túneles y puentes levadizos, cuando la

línea cruce las carreteras ó caminos á un nivel inferior ó superior á éstos, con sujeción á las reglas científicas. En todo caso la vía ferrocarrilera dejará á las otras en perfectas condiciones para el tránsito expedito de vehículos de toda clase, para cuyo efecto, someterá la Empresa los planos de la localización definitiva de la línea á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas;

k) La facultad de aprovechar los estudios, planos, documentos estadísticos oficiales, etc., que posea el Gobierno y que puedan servir á la Empresa para facilitarle sus trabajos;

l) El derecho de denunciar y laborar las minas, conforme á las leyes sobre la materia, y que los gravámenes é impuestos fiscales no excedan del valor fijado para otras empresas mineras ya establecidas.

XIII

El valor del ferrocarril y el de los muelles, diques, docks y más obras complementarias del puerto será fijado por una Comisión compuesta de Ingenieros nombrados por la Empresa y por el Gobierno, y podrá ser esta Comisión la misma que la de que habla la cláusula primera de este contrato. Ella se pronunciará antes de seis meses, contados desde la fecha en que se eleve á escritura pública este contrato. El Gobierno dará su aprobación dentro de los treinta días subsiguientes á la comunicación de la decisión de la Comisión.

XIV

El Gobierno del Ecuador garantiza con los productos disponibles de las Aduanas de Manabí, Tulcán y Esmeraldas, inclusive la que ha de construirse en el nuevo puerto, el interés del cinco y medio por ciento sobre la suma fijada se-

gún la cláusula anterior, y dicha garantía durará treinta y tres años, contados desde el día en que la totalidad de la línea esté entregada al servicio público.

Para el efecto de dicha garantía, la Empresa agregará á la suma fijada por el valor del ferrocarril y puerto el mismo interés del cinco y medio por ciento sobre las cantidades gastadas anualmente en la construcción de la obra, antes de que se realice la conclusión de los trabajos necesaria al principio de la garantía del Estado.

Si los gastos efectivos de la Empresa representasen una cantidad inferior á la que indicare la Comisión, la garantía del Gobierno por el interés del cinco y medio por ciento será otorgada sólo sobre la suma realmente gastada.

XV

La garantía del cinco y medio por ciento anual otorgada por el Gobierno se entiende siempre que los productos netos y líquidos de la explotación no alcanzasen á dar esos cinco y medio por ciento al año. En otras palabras, el Supremo Gobierno se compromete en pagar á la Empresa la diferencia que hubiera entre los productos netos de la explotación y el interés que produciese el capital invertido, colocado al cinco y medio por ciento anual.

XVI

El cincuenta por ciento del producto neto de la explotación de los muelles, diques, docks, etc., del puerto, como los del ferrocarril se destinarán á la reparación de la obra y á los gastos que dicha explotación demande; y las cincuen-

ta unidades restantes se aplicarán al pago del interés del cinco y medio por ciento de los capitales invertidos. Cuando el producto neto de la explotación, deducido el cincuenta por ciento que se ha destinado para los gastos que ella demande y para las reparaciones de la obra exceda de la suma necesaria para el servicio del interés, el exceso se distribuirá en esta forma: Dos terceras partes para la Empresa y una para el Fisco.

Podrá el Gobierno, además, del interés garantizado, $5\frac{1}{2}\%$, que en todo caso está adquirido á la Empresa durante treinta y tres años, pagar una anualidad fija del uno y mil trescientos treinta y cinco milésimos (1,1335) por ciento del capital invertido, con que se quedará dueño de la línea y de los establecimientos del puerto, siempre que haya pagado dicha anualidad fija durante treinta y tres años consecutivos. Dichas anualidades serán pagadas en términos fijos para no alterar el juego de la amortización.

Si el Gobierno no pagare las anualidades aludidas, la Empresa tendrá la explotación de toda su obra durante setenta y cinco años contados desde el día en que toda la línea esté entregada al servicio público, y durante este tiempo la repartición de las utilidades se hará conforme á las bases ya establecidas: una tercera parte al Gobierno y dos terceras á la Empresa. En el caso de que el Gobierno hubiera pagado algunas anualidades sin completar el número treinta y tres necesario para la amortización completa, se hará el descuento correspondiente.

Pagadas las treinta y tres anualidades consecutivas, el Gobierno otorga á la Empresa el derecho de explotación de toda la obra durante treinta y tres otros años, y entonces la

participación en las utilidades líquidas de la explotación se hará en la proporción de una tercera parte para la Empresa y las dos terceras para el Gobierno.

XVII

El Gobierno tiene derecho de nombrar revisores que fiscalicen las cuentas de la Empresa, y ésta se obliga á poner á la disposición de aquellos la contabilidad de la construcción y explotación.

XVIII

La Empresa puede, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas, construir por su cuenta y riesgo los ramales de la vía principal que juzgue necesarios. No cubriendo el valor de estos ramales la garantía del Gobierno; ellos quedarán de propiedad exclusiva de la Empresa.

XIX

La tarifa de fletes, pasajes y transportes se fijará de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa. Una vez establecida, las alteraciones, si hubiera necesidad de hacerlas, deberán tener la aprobación del Ministerio del Ramo.

XX

En consideración de las facilidades acordadas por la Empresa para la adquisición de la obra por el Gobierno, éste entregará á dicha Empresa en terrenos baldíos, á petición de ésta y á su elección, un número de hectáreas correspondiente al medio por ciento de la suma invertida en la obra. Dichos terrenos estarán

situados en la zona que atraviése la línea del ferrocarril, ó en otros lugares que la Empresa designe, y la entrega se hará conforme á la ley sobre terrenos baldíos, por cada sección de la obra abierta al servicio público.

XXI

La Empresa colonizará los terrenos baldíos concedidos, ya poniéndolos en explotación, ya creando pueblos en las condiciones de la habilidad moderna, y procurándoles los elementos necesarios para asegurar su desarrollo y el del comercio en general. Si, dentro del plazo de seis años de entregados los terrenos á la Empresa, no se hubiere iniciado la colonización, los terrenos volverán al dominio del Estado, quedando éste relevado del pago á que se refiere la cláusula anterior.

El Gobierno de la República mantiene sus derechos de soberanía sobre los terrenos concedidos, y nombrará, cuando lo juzgue conveniente, autoridades para cada población de colonos que llegue á fundarse. El Gobierno concede á los colonos durante los diez primeros años, la exención de impuestos personales y comerciales, y les asegura las garantías de la Constitución y de las Leyes.

El primer trimestre de cada año la Empresa elevará al Supremo Gobierno un informe acerca de la situación material y moral de la colonización.

XXII

Las dificultades que sobrevinieren relativamente á la construcción y á la explotación de la obra, como también á la interpretación de los términos del presente contrato, se solucionarán

por árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte contratante. En caso de desacuerdo de los dos árbitros, éstos nombrarán á un tercero, cuyo fallo será inapelable.

XXIII

Para el cumplimiento de este contrato, la Empresa constituirá la garantía del dos por ciento, de acuerdo con el Decreto Legislativo de 5 de Octubre de 1900, sobre la cantidad en que se fije el valor de la obra. La constitución de esta garantía la hará la Empresa dentro de los seis meses contados desde la fecha en que la Comisión de que habla la cláusula XIII habrá llegado á un acuerdo.

XXIV

La Empresa renuncia todo reclamo diplomático en lo que se refiere á este contrato, de conformidad con lo prescrito por la Constitución de la República.

Quito, Octubre 1º de 1906.

P. P. BARÓN B. VAN DEDEM,

J. F. Steffan.