

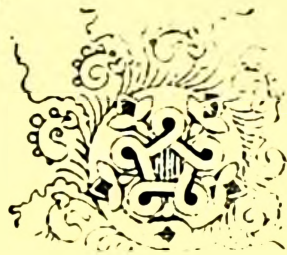
PROPUESTA

PARA EL

CONTRATO DEL FERROCARRIL



ENTRE EL

PUENTE DE CHIMBOS Y RIOBAMBA



QUITO — 1894

IMPRESA DE LAS E. C., POR J. SÁENZ R.



PROPUESTA

PARA EL CONTRATO DEL FERROCARRIL

ENTRE EL PUENTE DE CHIMBO Y RIOBAMBA

el cual deberá continuarse ulteriormente hasta Quito

1º Dentro de los seis meses después de la aprobación de las presentes bases por el Congreso Nacional de la República del Ecuador, el Señor Th. Delort, antiguo oficial de Marina francesa, Oficial de la Legión de honor, etc., en nombre y por el grupo de capitalistas que representa, según los poderes ya presentados al Gobierno, se compromete á formar en Francia una Sociedad anónima para la construcción y la explotación de un ferrocarril desde el puente de Chimbo hasta Riobamba, el cual deberá continuarse después hasta Quito.

2º Tres meses después de la formación de dicha Sociedad, deberán principiarse los trabajos procediendo primeramente á los estudios definitivos entre el Puente de Chimbo y Sibambe, estos estudios serán sometidos á la aprobación del Poder Ejecutivo en el término máximo de seis meses contados desde la formación de la Sociedad.

Estos estudios podrán emprenderse aún antes de la formación de la Sociedad.

El Gobierno comunicará á los Ingenieros encargados de los estudios, todos los planos, informes, estudios, etc., que tuviere en su posesión sobre la línea de que se trata.

3º Tan luego como el Poder Ejecutivo hubiese aprobado los estudios definitivos entre el puente de Chimbo y Sibambe, la Sociedad hará seguir los estudios definitivos entre Sibambe y Riobamba, los cuales deberán estar concluídos en el término máximo de ocho meses y sometidos también á la aprobación del Poder Ejecutivo.

4º Dos Ingenieros del Gobierno se reunirán para estos estudios á la Sociedad, la que de acuerdo con el Gobierno, pagará los gastos y sueldos de dichos Ingenieros.

Dos Ingenieros del Gobierno podrán ser igualmente adjuntos á la Sociedad para seguir los trabajos y en las mismas condiciones.

5º Los trabajos entre el Puente de Chimbo y Sibambe deberán estar concluídos y la línea entregada al servicio público lo más pronto posible, y, salvo los casos de fuerza mayor, en un término máximo de tres años, contando desde la fecha del principio de los trabajos; dicha fecha se notificará al Gobierno por el Representante de la Sociedad.

6º Los trabajos entre Sibambe y Riobamba deberán principiarse inmediatamente después de la apertura de la línea hasta Sibambe, para que se terminen lo más pronto posible, y, salvo los casos de fuerza mayor, en el plazo máximo de tres años contados desde dicha apertura. No obstante la Sociedad se reserva la facultad de principiar los trabajos entre Sibambe y Riobamba, antes de la apertura de la línea desde el Puente de Chimbo hasta Sibambe.

7º Los terrenos que sean necesarios para la línea ó sus accesorios, como las estaciones, los depósitos, los talleres, los almacenes, etc., y que pertenecieren al Gobierno ó á las Municipalidades serán cedidos gratuitamente á la Sociedad.

Los terrenos de los particulares serán expropiados por el Gobierno, pero pagados por la Sociedad.

La entrega de estos terrenos será hecha á la Sociedad con tiempo, para evitar todo obstáculo á la construcción del ferrocarril. Si por falta de esta posesión se suspendiesen los trabajos, se prorrogará el plazo concedido para la obra por otro equivalente al tiempo de la suspensión.

8º El Gobierno cederá á la Sociedad, en completa propiedad, una superficie de terrenos de la Nación equivalente á la superficie de una zona de terrenos de 500 metros de anchura de cada lado de la vía. Dichos terrenos de la Nación serán escogidos entre los que atraviere la línea, si esto no fuere posible, en los circunvecinos.

Pero, estos terrenos no quedarán definitivamente de propiedad de la Sociedad, sino cuando la entrega de las secciones de la línea se haya verificado y proporcionalmente á la longitud de dicha secciones.

9º Las minas y canteras que se encuentren á un kilómetro de los rieles por uno y otro lado, serán adjudicadas á la Sociedad, si no pertenecieren ya á particulares. Y en caso de llegar á ser dueña de estas, la Sociedad se someterá á las leyes del país que tratan sobre esta materia.

10º La Empresa podrá acupar la parte de caminos existentes que sea necesaria para la vía ferrea; pero, dejando lo necesario para el tráfico público.

11º Los obreros y empleados de la Sociedad serán eximidos de todo servicio civil y militar, salvo el caso de una guerra internacional. Pero, en este último caso, el Gobierno dejará á la Empresa un personal suficiente para asegurar el servicio de la línea.

12º De acuerdo con el Gobierno, la línea será abierta por secciones de 50 kilómetros poco más ó menos, es decir: en dos secciones, desde el Puente de Chimbo hasta Sibambe y también en dos secciones desde Sibambe hasta Riobamba.

Tan luego como la Sociedad se halle en el caso

de abrir una sección al tráfico público, su Representante lo comunicará oficialmente al Gobierno, quien dará órdenes para examinar sin pérdida de tiempo, el estado de dicha sección y proceder en seguida á su apertura.

En los estudios hechos con los Ingenieros del Gobierno estarán fijados los puntos extremos de las secciones, como también el número y lugar de las Estaciones.

13º La Sociedad de acuerdo con las Municipalidades, tendrá la facultad de establecer y de explotar tranvías en las poblaciones que atraviese la línea ó en los que estén cercanos, sin que esta facultad constituya un privilegio.

14º La Sociedad establecerá líneas telegráficas y telefónicas para su uso. El Gobierno, no obstante, se reserva el derecho de usar de las líneas telegráficas de la Sociedad, gratuitamente, así como la Sociedad, para su servicio, podrá usar gratuitamente de las líneas telegráficas del Estado.

15º El tránsito de mercaderías y de productos, como también de víveres, etc., por el ferrocarril, será libre en toda la extensión de la línea y no podrá ser gravada con ningún impuesto fiscal, ni municipal, ni de ninguno de otra naturaleza.

16º Las tarifas para los transportes de pasajeros y de mercaderías, antes de ser puestas en uso, serán establecidas de acuerdo entre el Gobierno y la Sociedad.

17º El material para la construcción, la explotación y conservación del ferrocarril, así como los útiles, herramientas, materiales, aceites, combustibles, etc., y también el material para la construcción, la explotación y la conservación del muelle del cual se tratará más adelante, igualmente los materiales para las líneas telegráficas y telefónicas, las estaciones, los talleres, las tranvías, etc., serán exentos de todo derecho de Aduana, fiscal y municipal, tanto al presente como en lo futuro y la Sociedad será exonerada de toda contribución ó empréstito fiscal ó mu-

nicipal ó cualquier ótro durante el tiempo que corre el contrato. La exención no comprende los derechos de Malecón, mientras dure el actual privilegio de la Empresa del Malecón con la Aduana de Guayaquil.

La Sociedad, para aprovechar de la exención, presentará el manifiesto de los artículos importados para el ferrocarril, para el muelle, para los telégrafos y teléfonos, etc. En caso de que el Gobierno hiciese objeciones sobre el todo ó sobre una parte del manifiesto, la dificultad será arreglada por arbitramiento.

18º Las especificaciones concernientes á la construcción de la línea serán estipuladas al fin del presente contrato, quedando entendido que pudiendo efectuarse modificaciones después de hechos los estudios de la línea, estas modificaciones se harán de acuerdo con el Gobierno.

19º El Gobierno tendrá la facultad de inspeccionar en todo tiempo los trabajos de la línea y designará para este efecto uno ó más Ingenieros del Estado.

20º La Sociedad pondrá en servicio sobre las líneas el material rodante especificado y se compromete á aumentarlo según las necesidades del tráfico.

21º Los empleados que viajen en servicio del Gobierno pagarán la mitad del precio de la tarifa, las tropas del Gobierno con su material de Guerra, serán transportadas por la cuarta parte del precio de la tarifa.

El servicio postal se hará gratuitamente.

22º Un wagón especial será puesto gratis á la disposición del Presidente de la República, de los Ministros de Estado, del Arzobispo y Obispos, siempre que se dé oportuno aviso á la Sociedad.

23º La Sociedad para garantizar su capital podrá hipotecar el muelle y las líneas férreas que construya ó hubiere construído; pero los cargos y los derechos de la Sociedad expirarán en todo caso al terminar el presente contrato.

24º El Gobierno de la República del Ecuador garantiza á la Sociedad, durante 60 años, el interés del 6^o/_o anual en oro, ó su equivalente, sobre la suma de 150,000

francos por kilómetro construido y entregado al servicio público y también sobre la suma de 1.200,000 francos para el establecimiento, con todas sus instalaciones, de un muelle en Durán, donde los buques podrán atracar.

Esta garantía será efectiva para el muelle, como para cada sección del ferrocarril, desde la fecha de su entrega al tráfico público.

25° Para el pago de intereses garantidos queda afectado el producto neto del muelle y del ferrocarril. Para establecer este producto neto, la Sociedad remitirá cada tres meses estados de gastos y estados de entradas brutas.

El déficit, si le hubiere, para el pago de la garantía, será cubierto por el Gobierno.

Los gastos comprenderán: gastos generales, de administración, de explotación, y, en una palabra, todos los gastos.

Cuando se hagan las cuentas para fijar el déficit para el pago de la garantía, no se contarán los transportes de los materiales, útiles, etc., que son de uso para la construcción, explotación y conservación de la línea y de sus accesorios, como estaciones, almacenes, talleres, telégrafos y teléfonos, etc. Para estos transportes se harán planillas especiales.

El Gobierno nombrará un revisor para inspeccionar la contabilidad y dar la orden de pago, si hay lugar á que se efectúe. Los pagos se harán cada trimestre en Guayaquil de los fondos de la Aduana de ese Puerto y se efectuarán, á más tardar, en el transcurso del mes que siga el plazo del trimestre vencido.

26° El Gobierno se compromete á entregar á la Sociedad, para ser explotada por ella, la línea actual de Durán hasta el Puente de Chimbo, después que dicha Sociedad, en el mes que siga á la fecha de su constitución, haya depositado en un Banco designado de acuerdo entre el Gobierno y la Sociedad, la suma de un millón de francos en efectivo.

Esta suma será la garantía del cumplimiento de

las obligaciones de la Sociedad contraídas por las presentes y esta suma pertenecerá al Gobierno, con pleno derecho, si la Sociedad no cumplierse su contrato. Esta suma con los intereses acumulados será restituida á la Sociedad cuando esté concluida la línea hasta Riobamba.

Queda entendido que el muelle, de que se trata en seguida, habrá sido construido é instalado en el plazo convenido.

27º El Gobierno cede por el mismo período de 60 años la explotación de la línea de Durán hasta Chimbo. La Sociedad tomará esta línea en el estado en que se halle, comprometiéndose á entregarla en buen estado de explotación así como su material, con el fin de satisfacer todas las exigencias del tráfico

28º La Sociedad se compromete además, en el plazo de 15 meses contados desde la fecha de su formación, á construir en Durán, á la cabecera de la línea del ferrocarril, un muelle donde los buques podrán atracar y hacer todas las operaciones de carga y descarga.

De igual modo la Sociedad se compromete á asegurar el servicio entre Guayaquil y Durán y viceversa con uno ó más vapores.

La Sociedad explotará el muelle durante el mismo período de tiempo que el ferrocarril. Se establecerá una tarifa de acuerdo con el Gobierno, para los derechos de atracada, de carga, de descarga ú otros, para cobrar á todos los buques que vinieren á hacer estas operaciones en el muelle.

29º Si las entradas netas del ferrocarril contadas desde Durán hasta Riobamba, así como las del muelle, excedieren á la suma garantizada del 6%, el excedente será repartido igualmente entre el Gobierno y la Sociedad y durante la duración del presente contrato.

El reparto en este caso se haría también en cada trimestre vencido.

30º La Sociedad tendrá un Representante acreditado en el Ecuador, sea en Guayaquil, en Quito ó en cualquier otro punto de la línea.

Este Representante comunicará con el Gobierno para todos los asuntos de que tenga que tratar con él. La Sociedad reconocerá y se someterá á la Legislación del País.

31.º El presente contrato quedaría completamente nulo, si la Sociedad no fuere constituída en los plazos requeridos y si el millón de francos no fuere depositado para la entrega de la sección de Durán hasta el Puente de Chimbo.

32.º En el caso en que á consecuencia de circunstancias imprevistas los trabajos se suspendieran antes de la conclusión de la línea hasta Riobamba y si estos trabajos no se continuasen en los seis meses siguientes, el Gobierno tendría el derecho de continuar trabajando por su cuenta ó por la de otra empresa, con el material existente para los trabajos.

La parte de la línea que estuviere en explotación, con todo su material, desde Durán, se confiaría á un tercero nombrado de acuerdo entre el Gobierno y la Sociedad, hasta que se haya dado sentencia arbitral ó hecho algún arreglo amistoso.

33.º La Sociedad deberá mantener la línea y el material en buen estado. En caso contrario, después de comprobación irrefutable el Gobierno tendrá derecho de mandarlas restablecer en buen estado y con cargo de la Sociedad.

Al término del contrato, es decir al terminar los sesenta años, la Sociedad deberá entregar al Gobierno el muelle y el ferrocarril con su material fijo y rodante, así como las estaciones, talleres, depósitos, etc., en perfecto estado de servicio y libre de todo gravamen.

34.º La construcción y explotación de la línea entre Riobamba y Quito será obra de un contrato particular entre el Gobierno y la Sociedad que está explotando hasta Riobamba.

En caso de que el Gobierno y la Sociedad no estuvieren de acuerdo sobre las condiciones del nuevo contrato, el Gobierno podrá dirigirse á cualquier otro empresario ó compañía que le

ofrezca condiciones más ventajosas; pero, la Sociedad tendrá siempre el derecho de preferencia en condiciones iguales.

35.º Corridos diez días después de la aprobación de este contrato por el Poder Ejecutivo, se celebrará la escritura pública.

36.º En caso de desacuerdos entre el Gobierno y la Sociedad, éstos serán resueltos por arbitros de los cuales uno será nombrado por el Gobierno, otro por la Sociedad y el tercero por los dos primeros ya elegidos.

El juicio de estos tres arbitros, en todos los desacuerdos que les sean sometidos, será definitivo é irrevocable.

ESPECIFICACIONES

1.º El ancho de la plataforma tendrá de tres á cuatro metros.

La plataforma será provista de las zanjas necesarias para asegurar un buen desagüe.

2.º El declive de los taludes se determinará según la naturaleza de los terrenos.

3.º Los puentes y viaductos serán de albañilería, fierro ó acero, ó de una combinación de estos tres materiales.

4.º El ancho de la vía entre rieles será de noventa y dos centímetros

5.º Los rieles serán de acero forma T, con el peso mínimo de veintitrés kilogramos por metro; las juntas serán fijadas con eclisas de peso de seis kilogramos el par.

6.º Los durmientes serán de madera dura é incorruptible ó de acero.

Las dimensiones de los durmientes de madera serán:

| | | | |
|--------|----|-------|----|
| largo | 1, | metro | 80 |
| ancho | 0, | “ | 18 |
| grueso | 0, | “ | 13 |

Los durmientes se colocarán á sesenta y cinco centímetros de centro á centro y más inmediatos en las juntas.

- 7.º La colocación de la vía se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas.
- 8.º El máximo de las pendientes será de tres centímetros por metro.
- 9.º El radio mínimo admitido para las curvas será de sesenta metros.
- 10.º Según las necesidades y de acuerdo con el Gobierno, se determinarán el número y situación de las estaciones y paraderos.
- 11.º La estación de Riobamba será de 1.ª clase y la de Sibambe de 2.ª

MATERIAL RODANTE

Ocho locomotoras para trenes de carga y pasajeros. Dos locomotoras para el servicio de las estaciones. Veintisiete coches-dos coches salón, diez de 1.ª clase y quince de segunda. Sesenta carros para carga, de los cuales: treinta cerrados y treinta abiertos. Treinta y cinco carros para ganado. Diez carros de mano para el servicio.

A consecuencia del Artículo 18 del presente contrato, la Sociedad estará autorizada para establecer, previa aprobación del Gobierno, trozos de gradientes más fuertes y de cremallera. En este caso las máquinas estarán construídas de tal manera que puedan pasar, sin interrupción ni dificultad y sin tener que disminuir la carga, de un trozo de rieles á un trozo de cremallera. El declive máximo de los trozos de la cremallera será de setenta milímetros por metro.

