
PROYECTO PROPUESTO

PARA LA

CONTINUACION DEL FERROCARRIL DEL SUR.

HH. LEGISLADORES:

Presento á vuestra consideración un proyecto de contrata para la reparación y prolongación del "Ferrocarril del Sur".

El patriotismo que inspira vuestras deliberaciones me da plena confianza, de que haciendo caso omiso de toda dificultad, no postergaréis la realización de obras juzgadas por la mayoría de la nación como la primera por su interés y trascendencia.

La necesidad de ellas no se discute sino que se impone: quien respira atmósfera inadecuada para la vida, instintos le llevan, sin fijarse en medios, á buscar otro ambiente y mejor situación.

El Ferrocarril del Sur traído hasta Riobamba, debido á vuestro consentimiento, á más de reducir el tiempo y la distancia y de procurar el engrandecimiento económico de la República, será, perdonad la frase, algo como la puerta de ventilación social que nos salve del estado de estrechez asfixiante de espíritu en que por desgracia yacemos. Retrasar su realización, oponerse por celos infundados, es, lo diré sin ambages, traicionar á los más valiosos intereses de la patria.

No ignoro que decepciones habidas por el no cumplimiento de anteriores contratos, motiven cierta desconfianza en el ánimo de muchos. Bueno es recordar, sin embargo, que aún en pueblos ricos y bien organizados, empresas de la magnitud de nuestro Ferrocarril del Sur han estado sujetas á vicisitudes y contras-

tes. Prueba, es, empero, de virilidad tomar el desastre como una lección y no como motivo de amilánamiento.

El proyecto que os someto acaso se recomienda, dada su forma práctica, por desvanecer toda desconfianza aún en personas de lo más timoratas.

El buen éxito de cualquier negociado tiene por base principal las condiciones favorables de las personas que lo acometen. Serán accionistas de la Empresa del Ferrocarril del Sur, lo más notable de cada una de las provincias de la República. Si en la nómina de los individuos que os presento faltan muchos, ocasión es ésta de solicitar su apoyo.

Largos privilegios, concesiones onerosas, explotación por muchos años, adelanto de capitales, tal ha sido y es la forma obligada para contratos de la especie. Ninguna solicitud semejante os hago. La Nación se limita á pagar aquello que se entregue concluido y expedito para el tráfico. Con lo que daría la Nación en diez años por otros contratos, por garantía de intereses, pagará según el actual, casi el valor íntegro del ferrocarril construido.

El carácter eminentemente nacional dado á la empresa, constituye otro punto de valiosa importancia. Motivo hasta de orgullo patriótico será ver que realice el Ecuador, con elementos propios, aquello que aún en países más prósperos no ha podido llevarse á término sin el concurso de capitales extranjeros.

Concluído apenas el ferrocarril, pasará la Nación á ser única dueña, gozando, por consiguiente, de todos los beneficios que deje.

No tengo conocimiento se haya celebrado contrato semejante, bajo base tan favorable: la explotación por un lapso de tiempo que varía entre cincuenta ó cien años, figura como cláusula obligada en beneficio de toda compañía constructora. Tal circunstancia motiva que muchas naciones comprendiendo lo oneroso de ella y la necesidad de ejercer absoluto dominio en las líneas férreas de su territorio, hagan enormes des-

embolsos para adquirirlas. No otra cosa han efectuado Alemania, Rusia y Austria.

Precisar aun más las ventajas del proyecto que os someto, sería redundancia. El estudio que le presentéis os llevará al convencimiento de que la persecución de dar cima á la obra con justicia llamada *redentora*, toca á la presente Legislatura, aceptando, si lo quiere, la halagadora tarea de celebrar al fin un contrato serio y realizable.

Buena voluntad, capitales nacionales, honorabilidad de nombres, todo ello al servicio de verdadero patriotismo, he allí las bases y los elementos de la Empresa que espera vuestra sanción.

Honorables Legisladores, el inmediato engrandecimiento del Ecuador depende de vosotros.

A. L. Ycovi.

BASES

PARA LA

CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DEL SUR.

A. L. Yerovi á su propio nombre y en representación de las personas que se mencionan al pie de esta propuesta, propone al H. Congreso Nacional el contrato siguiente:

A. La reparación y terminación del ferrocarril de Durán á Chimbo.

B. La prolongación del ferrocarril del Puente de Chimbo hasta Riobamba; todo de conformidad con las especificaciones que se expresan á continuación.

1.^a—La reparación y terminación de la línea de Durán á Chimbo comprenderá:

El levantamiento de terraplenes.

La renovación del material firme, sustituyendo los rieles, durmientes, etc., que se encuentren en mal estado, por otros nuevos.

La sustitución de los puentes de madera por puentes metálicos.

La traslación de la Factoría de Yaguachi á Durán.

La construcción de un muelle en Durán, y

La instalación de líneas telegráficas y telefónicas para uso de la Empresa.

Todos estos trabajos indispensables para la conservación y buen servicio de la línea existente propiedad del Gobierno, los ejecutará la Empresa en el curso de los dos años siguientes á la celebración de este contrato, y por el valor que se determine en los presupuestos que al efecto formarán dos ingenieros nombrados respectivamente por el Gobierno y por la Empresa.

2^a—El capital necesario para cubrir este presupuesto lo suministrará la Empresa, como parte de garantía del cumplimiento general de lo estipulado en el presente contrato, y le será pagado por el Gobierno, sin intereses, la mitad cuando el ferrocarril llegue á Sibambe y la otra mitad á la terminación general de las obras contratadas. En caso de demora en el pago de dichos dividendos, el Gobierno pagará el interés legal desde la fecha del vencimiento hasta la cancelación.

3^a—La prolongación del ferrocarril del puente de Chimbo á Riobamba se ejecutará según se adopte la vía de Sibambe ó la de Pallatanga.

En el primer caso los trabajos principiarán cuando más tarde cuatro meses después de aceptado este contrato, siguiendo en cuanto convenga el trazo hecho entre los dos puntos extremos de la línea proyectada. Para el efecto, la Empresa se compromete á presentar en tiempo oportuno, estudios y planos completos verificados en el trayecto comprendido entre Chimbo y Sibambe.

4^a—El ferrocarril quedará expedito, hasta este último punto, en el término de cinco años, cuando más tarde, á contar del día en que comiencen los trabajos.

5^a—La sección de Sibambe á Riobamba será construída con la mayor celeridad posible, para cuyo efecto los estudios de ingeniería serán presentados al Supremo Gobierno antes que los trabajos lleguen á Sibambe.

6^a—Si el Congreso ó el Gobierno, debidamente autorizado por la Legislatura, diera la preferencia á la vía de Pallatanga, la Empresa se compromete á construir en el mismo tiempo y por el mismo precio kilométrico fijado para la vía de Sibambe, siguiendo el trazo que determine el plano aprobado por el Congreso ó el Gobierno, y quedando relevada por consiguiente de la obligación de presentar estudios y planos. En este caso la obligación de la Empresa se limitará á construir cada sección de camino según el trazo determinado; sin aceptar responsabilidad alguna si el trazo no tuviere la extensión necesaria para desarrollar la vía con una gradiente máxima de 3 0/10. Además, si la construcción por esta vía exigiese obras de arte como túneles, viaductos, estribos arrancados de gran profundidad ú otros semejantes, estas obras serán materia de arreglos especiales.

7^a—Los trabajos de construcción, sea cual fuere la vía preferida, se practicarán por secciones. Concluídas cualesquiera de ellas en una extensión no menor de dos kilómetros,

el Gobierno ordenará su inmediato pago, conforme al valor kilométrico estipulado, previo el certificado del ingeniero que tenga á bien comisionar para que informe sobre las condiciones favorables de la construcción y declare que dichas secciones pueden ser entregadas al tráfico público. El referido certificado del ingeniero comisionado será el único comprobante que la Empresa necesita para solicitar el pago sucesivo de las diversas secciones trabajadas.

8ª.—En caso de que se suscitase alguna cuestión técnica ó profesional, acerca de la construcción del camino, se nombrará una comisión compuesta de dos ingenieros, uno de la empresa y otro del Gobierno; y si hubiere discordia entre ellos, estos nombrarán un tercero dirimente, cuyo fallo será definitivo.

9ª.—Si la Empresa suspendiese los trabajos de la obra por cuatro meses ó mayor tiempo, sin causa justificada, el Gobierno queda autorizado por ese sólo hecho, para declarar, por si solo, fenecido el contrato, y exigir de la Empresa indemnización de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley; quedando además exonerado del pago de los dividendos no entregados, á que se refiere la cláusula 2ª

10ª.—Si el Gobierno retardara por más de 30 días el pago de una sección entregada, queda facultada la Empresa para suspender los trabajos sin renunciar por ello el derecho de exigir la suma debida y daños y perjuicios que se le ocasionen y más los intereses legales. Para este efecto, se entenderán hipotecados desde ahora el ferrocarril existente, la parte de camino nuevo construido con su material fijo y rodante, sin perjuicio del usufructo de toda la línea en explotación.

No se entenderá encontrarse en mora el Supremo Gobierno si el precio del número de kilómetros de camino entregados exediere al fondo anual destinado para el pago.

En este caso la parte construida y no pagada durante el año se imputará al trabajo del año siguiente y será pagado preferentemente con los primeros productos de los ramos afectados á este pago.

Por causa justificada el Gobierno podrá retardar el pago de una sección que hubiese causado su precio hasta por noventa días, pero abonando á la Empresa el interés legal por el tiempo de la mora.

11ª.—Transcurridos siete años desde la iniciación de los trabajos, tiempo en el cual quedarán terminadas todas las obras objeto de este contrato, y estando indemnizada la Empresa

del precio respectivo, el Ferrocarril con todos sus aperos de material fijo y rodante, estaciones, oficinas, líneas telegráficas y telefónicas pasará á ser propiedad exclusiva de la Nación.

12.^a—El Gobierno entregará á la Empresa por el tiempo que duren los trabajos del Ferrocarril, y previo inventario que se tendrá en cuenta para el acto de la devolución, la línea existente entre Durán y Chimbo, con todos sus anexos de estaciones, ramadas, factoria, material fijo y rodante, etc., etc.; siendo por cuenta de la Empresa todos los gastos de explotación y conservación, así como los productos del tráfico. Esta concesión será extensiva durante el mismo tiempo, á las nuevas secciones que se vayan construyendo y entregando al tráfico en la prolongación de la línea, á fin de conservar el uso de ella en toda su extensión.

13.^a—Las tarifas para pasajeros y carga no excederán en ningún caso á los que hoy se cobran; por el contrario, se compromete á rebajar un diez por ciento en todos los artículos de bajo precio provenientes de la sierra ó del litoral.

14.^a—Estará exento del pago de derechos ó impuestos fiscales y municipales que hoy se exigen ó se exigieren después, por leyes ú ordenanzas municipales, todo lo que sea necesario para la construcción y conservación del ferrocarril, como máquinas, rieles, maderas, combustible, aceite herramientas y útiles de toda clase, etc.

15.^a—Por razón de utilidad pública, el Gobierno hará por su cuenta, la expropiación de los terrenos dentro ó fuera de poblado, que haya de ocupar la Empresa para la vía férrea, con todos sus anexos de operación, inclusive oficinas, bodegas, talleres, etc., en la extensión acordada entre el ingeniero en jefe de la Empresa y el ingeniero inspector que el Gobierno nombre.

16.^a—Los empleados y personas de la Empresa estarán exentos de toda ocupación civil y del servicio militar, por todo el tiempo que duren sus compromisos, salvo el caso de guerra exterior declarada.

17.^a—Los empleados de Gobierno que viajen en comisión del servicio; los cuerpos del Ejército que se trasladen de un lugar á otro; los conductores de balijs de correo, tendrán pasaje gratis en toda la línea, siempre que estén provistos del respectivo pasaporte extendido por la primera autoridad de la provincia.

18.^a—Los víveres, mercaderías y demás productos que se conduzcan por el ferrocarril, quedan exentos, en su tránsito,

del pago de cualquier impuesto, ó contribuciones fiscales ó municipales, en toda la extensión de la línea.

19.^a—La Empresa podrá ocupar las caminos existentes siempre que sean necesarios para el desarrollo de la vía férrea sin cargo ni gravamen alguno, obligándose por su parte á dejar expedito en todo caso el tráfico público. Podrá también servirse sin remuneración alguna de las líneas del telégrafo del Estado, concediendo igual derecho sobre las líneas que establezca en la prolongación del ferrocarril, siempre que fuere necesario.

20.^a—El Gobierno entregará á la Empresa la línea férrea existente, tan pronto como se hubiere firmado la escritura social.

21.^a—El Gobierno pagará por cada kilómetro concluído, cincuenta mil sucres de plata, precio inferior al estipulado con otros contratistas por Legislaturas anteriores.

22.^a—Para atender al pago por secciones de los kilómetros que sucesivamente termine la empresa, el Congreso, por ley especial, dictará la aplicación de rentas determinadas ó la creación de nuevos impuestos, de modo y en proporción que el monto de unas ú otros alcance á pagar en siete años, plazo fijado para la conclusión de los trabajos, el valor total del ferrocarril construído. Este plazo podrá ser reducido siempre que el Congreso ó el Gobierno destinara mayores recursos para el pago de todos los kilómetros que anualmente alcanzare á construir la empresa.

23.^a—El Gobierno, de acuerdo con la Empresa constructora, nombrará un Colector, quien se encargará de la recaudación de las rentas ó diferentes impuestos aplicados al Ferrocarril, debiendo consignar semanalmente lo colectado en el Banco ó Casa comercial designada de común acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

24.^a—El Banco ó Casa elegida para el depósito asume la responsabilidad de no entregar cantidad alguna, sino en pago de los kilómetros de vía concluída. Para el efecto, serán indispensables órdenes expedidas por el Ministro del ramo.

25.^a—La Empresa no asume responsabilidad alguna por cualquier reclamo ó indemnización que intentaren personas ó Compañías, por contratos celebrados con el Gobierno en épocas anteriores.

26.^a—La Empresa podrá arbitrar fondos bajo su propia responsabilidad, así como celebrar sub-contratas para la construcción de secciones del ferrocarril; mas, en ningún caso le

será permitido traspasar á Sociedad ó Empresa extranjera los derechos adquiridos por esta Contrata.

27.^a—La Empresa para la sustanciación y resolución de sus peticiones, acuerdos y reclamos, se entenderá directamente con el Ejecutivo, por órgano del respectivo Ministerio; y las cuestiones que pudieran surgir entre el Gobierno y la Empresa serán en todo caso resueltas por Arbitros Arbitradores, designados úno por cada parte y un tercero por aquellos. El juicio de la mayoría será inapelable.

28.^a—A. L. Yerovi, en unión de las personas mencionadas al pie de esta propuesta, levantará por acciones un capital de no menos de 400.000 sucres, y una vez suscrito, asegurará con él el cumplimiento de sus obligaciones.

El capital estará íntegramente suscrito antes de principiar los trabajos, y los accionistas determinarán el valor y forma de las acciones.

La Sociedad así formada llevará el nombre de *Compañía Nacional del Ferrocarril del Sur*, y tendrá su asiento en la ciudad de Guayaquil.

ESPECIFICACIONES.

Gradiente, máximo de 3 ‰.

Rieles, de acero forma T, 25 kilogramos por metro. Las juntas serán suspendidas con planchas de fierro dulce amoldadas al riel.

Durmientes, de madera incorruptible, de 1 m. 80 de largo, 0.18 de ancho y 0.13 de grueso; serán colocados á 0.75 de centro á centro, y más inmediatos en las juntas.

Curvas, tendrán un radio minimum de 60 metros en las partes en gradiente; en puntos particulares podrá, sin embargo, dicho radio ser reducido á 40 metros, á condición de suprimir las gradientes en esas curvas.

Taludes, en los cortes llevarán la inclinación determinada por la naturaleza del terreno; mas no podrá ser menor de un 10 ‰, aun en los cortes en rocas.

Vía, balastada en las partes donde lo exija el terreno, y de 92 centímetros de ancho entre los rieles,

Plataforma de la vía, provista de las zanjas necesarias para asegurar un buen desagüe; será el ancho de 4 metros;

mas en los cortes en rocas quedará reducido como es de costumbre.

Alcantarillas, se harán de albañilería.

Puentes, sobre los ríos, serán de cal y canto ó fierro, ó de úno y ótro.

Descansos, en el trayecto comprendido entre Chimbo y el término de la línea, se pondrán cuatro horizontales, con gradientes que no pase de 3 por mil y 100 metros de largo, con desvíos en donde los trenes puedan cruzarse y pararse.

Rampas, en los lugares donde sea conveniente se establecerán bien sean fijas ó móviles, para embarcar ganado y otras bestias.

Estaciones, una de primera clase en Riobamba, ótra de segunda en Sibambe y las demás que fueren necesarias, así como los paraderos convenientes.

MATERIAL RODANTE.

- 8 locomotoras para trenes de carga y pasajeros.
- 2 locomotoras para el servicio de estaciones.
- 10 coches de primera clase para pasajeros.
- 15 id. de segunda id. id.
- 20 carros cerrados para carga.
- 25 id. abiertos id. id.
- 25 id. para ganado.
- 15 id. de mano para el servicio,

ACCIONISTAS

de la "Compañía Nacional del Ferrocarril del Sur."

EN QUITO.

Bueno Manuel M.
Correa José Antonio
Cordovez Jorje
Gangotena José Ignacio
Gómez de la Torre Joaquín
Páez Miguel
Pérez Pareja Rafael
Pérez Quiñones Fernando

Saa Alejandro
Sáenz Julio
Urrutia Julio.

AMBATO.

Cobo Adriano
Chacón Modesto F.

RIOBAMBA.

Castillo Gabriel
Chiriboga Orozco Benjamín
Lizarzaburu Pedro
Mancheno Julio.

CUENCA.

Valdivieso Antonio.

BABAHOYO.

Castillo Fidel.

GUAYAQUIL.

Aguirre Jado Francisco X.
Avilés Martín
Avilés Montblanc Alejandro
Durán Ballén Sixto
Icaza Isidro
López Daniel (Sucesores)
Platón Luciano
Puig y Mir Jaime
Rhode y Compañía
Rosales Benjamín
Reinberg Martín
Rendón Fausto E.
Sáenz José M.
Seminario Miguel E.
Seminario Miguel (hijos)
Sánchez Bruno Rigoberto
Zevallos Tobías E.

AL CONGRESO NACIONAL.

HH. LEGISLADORES:

El Ilustre Concejo cantonal de Ambato, que tengo á honra presidir, en el legítimo anhelo de coadyuvar á toda empresa útil que tienda al mejoramiento de las vías de comunicación, en la sesión que se verificó en la noche del doce del mes actual, discutió y aprobó la proposición siguiente:

“Que este ilustre Ayuntamiento, para tomar una acción de cinco mil sucres en la Empresa del Ferrocarril del Sur, si así lo creyere conveniente; recabe previamente de la actual Legislatura el permiso respectivo.”

Esta moción, Excmo. Señor, tuvo por causa el hecho de que la Ilustre Municipalidad leyó con la debida atención el proyecto que el Sr. Dr. D. Agustín L. Yerovi va á presentar para ante V. E., por ver si la actual Legislatura permite al Sr. Yerovi, ó la Empresa que él representa, la prolongación del Ferrocarril desde el puente de Chimbo hasta la ciudad de Riobamba, empresa deseada por todos los ecuatorianos y que ha de ser indubitablemente la salvación de la República, dado que se la lleve á feliz término, mediante la cooperación, así del Supremo Gobierno, como de todos los Ayuntamientos y de cada uno de los patriotas interesados en obra tan grandiosa, que traería la más completa transformación en el orden político, social y sobre todo y más que todo, económico.

Cuando V. E. delibere sobre el particular, se convencerá ciertamente de que el proyecto del Sr. Dr. Yerovi, es el que mayores seguridades ofrece sobre todos cuantos hasta aquí han sido sometidos á las Cámaras Legislativas desde 1888. La empresa del Sr. Yerovi es esencialmente nacional; no aventura los fondos de los accionistas; no pide anticipaciones al Tesoro nacional; no acapara ninguno de los ramos que forman las entradas fiscales; no exige del Gobierno sino el pago inmediato del valor que representen los kilómetros de Ferrocarril concluídos; en fin, no entra la empresa en sórdidas especulaciones, como lo han hecho hasta ahora negociadores de mala ley.—Se construirá el ferrocarril con fondos puramente nacionales, sin el concurso de ningún elemento extranjero; y mirada de este modo la empresa á que vengo refiriéndome,

parece la única hacelera, la única á que todos los ecuatorianos deben prestarle el más eficaz apoyo.

Ahora bien; como ninguna Municipalidad cantonal puede disponer libremente de sus fondos en este género de especulaciones, por prohibirlo expresamente tanto el art. 31 de la Ley de Régimen Municipal, como el art. 8 de la Ley adicional de 10 de Octubre de 1888; he recibido instrucciones de la Ilustre Corporación que presido para someter á la sabiduría de V. E. la proposición que arriba dejo transcrita, á fin de alcanzar de V. E. el permiso que demanda el Ilustre Concejo cantonal de Ambato.

Ya he dicho que el único objeto de la Ilustre Corporación, no es otro que el cooperar á la realización de una obra de tanta importancia como la de llevar á cabo la prolongación del Ferrocarril del Sur; y con tal mira desea, si lo permitiere el actual estado de sus rentas, suscribirse como accionista con la suma de cinco mil sucres, por una sóla vez, en aquella empresa redentora para el Ecuador entero, para que pueda salir de la postración en que se encuentra.

En esta virtud, si V. E. se sirve aprobar el proyecto del Sr. Dr. Agustín L. Yerovi, dígnese asimismo conceder la autorización que pide á V. E. el Concejo cantonal que represento.

Excmo. Señor:

El Presidente, *Adriano Montalvo*.—El Secretario, *Francisco Moscoso*.

IMPRENTA DEL GOBIERNO.