

REPUBLICA DEL ECUADOR

5-23

INFORME

DEL

Ministerio de Obras Públicas

AL

CONGRESO ORDINARIO

DE

1905

Gonzalo S. Corrales



QUITO

Imprenta Nacional.

INFORME

DEL

Ministro de Obras Públicas

AL CONGRESO ORDINARIO

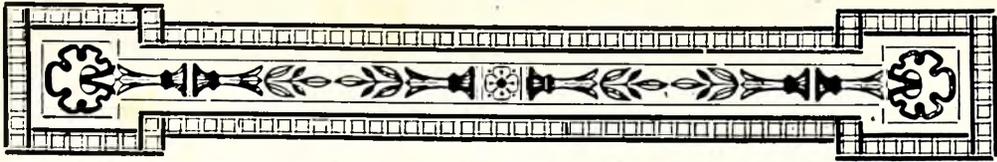
DE

1905



QUITO - ECUADOR

—
Imprenta Nacional.



Señores Legisladores:



EN el Informe general del Departamento de mi cargo os habría presentado el que con el ramo de Obras Públicas se relaciona; pero á dároslo por separado me ha movido el deseo de que le prestéis preferente atención, tanto porque á él está vinculado el porvenir ecuatoriano en lo que dependa del progreso material, cuanto también por ser un ramo que más propiamente debiera constituir una Secretaría de Estado completa, antes que una mera Sección adscrita á alguno de los Ministerios que actualmente existen.

Os anuncié, pues, que conoceríais en breve la marcha de este Negocio, y al someterla á vuestra consideración séame permitido creer que os sabréis mostrar despreocupados de ideas preconcebidas, como ajenos á todo sentimiento que no se traduzca en patriotismo sincero y desapasionado.



SI los estímulos de la necesidad nos procurasen los medios de llenarla, pecaríamos de necios cuando no de mal intencionados, en dejándonos acosar por los reclamos que formula el deseo de un precoz mejoramiento social; si los dictados de la conveniencia pública pusiesen á nuestro alcance los recursos suficientes para realizar todas las ideas que convierten al bienestar del país, sería-

mos responsables de culpa irremisible, en no aprovechando esos recursos, en no destinándolos del mejor modo; y si los empeños del patriotismo fuesen por sí solos bastantes á proveernos de cuanto hemos menester para llevarlos á cima, por seguro que no anduviéramos desconfiados del éxito de vanas diligencias. Por desgracia los anhelos, aun con ser justos, en anhelos se quedan cuando los fomentamos fuera de las condiciones apropiables; y los más sanos propósitos no vienen á la realidad cuando se alimentan lejos de un ambiente que les sea propicio.

TENDENCIA difícil de contrarrestar es la que nos mueve á mantener la persuasión de hallarnos en capacidad de acometer toda suerte de empresas, sin consultar las fuerzas de que podemos disponer; y comprometemos el éxito, como quiera que puede sernos, en ocasiones, lisonjero. Poco paramos la atención en las posibilidades, y confundimos lastimosamente lo que es una necesidad imperiosa, con lo que no significa sino una probable conveniencia, acogiéndonos á la esperanza de alcanzarlo todo de una vez. Hemos llegado casi á prescindir de los consejos del buen sentido, sin que nos aprovechen las lecciones de la experiencia, y vamos consumiendo energías en una labor que, de ser ordenada á cálculos prolijos, habría resultado positivamente provechosa.

Os hablo de aquella labor administrativa que tiene por fin el mejoramiento material; la que, como ninguna otra, revela fecundidad de las fuerzas del país; de esa labor que hace palpables los beneficios adquiridos por la actividad social y que asegura el adelanto público.

¿PERO es que carecemos, en lo absoluto de los medios para llenar las necesidades premiosas? Es que nos faltan los recursos para cumplir los deberes primordiales de la Administración? No tanto: no es la holgura, mas tampoco el caso de vernos constreñidos irremediabilmente por una dolorosa escasez; no es la abundancia, mas tampoco una situación, toda ella de quebrantos. Más bien la aplicación de sistemas viciosos, adoptados por las inspiraciones de nuestro peculiar temperamento; más bien la observancia de métodos impropios que no regulan nuestras facultades encaminándolas á la consecución de aquellos fines asequibles; y principalmente los defectos de organización de ciertos ramos administrativos, cuyo desarrollo está sujeto á leyes que, por anticuadas, no consultan las conveniencias de la época, de leyes que ajustan el procedimiento á fórmulas estériles y contraproducentes.

EN lo que concierne al importantísimo ramo de Obras Públicas, alguna ley existe á la que haya podido ceñirse el Gobierno? Se ha creído que dicho ramo no diera materia para ser organizado con arreglo á un plan definido, y hasta hoy las disposiciones ocasionales, las reglas incoherentes expedidas para cada uno de los trabajos públicos, han sido la única norma de conducta que pudieran seguir los encargados de efectuarlos. Abundan las aspira-

ciones á la prosperidad común, y con el mero hecho de prestarlas acogida se ha dado por bien concluído el deber de imprimirlas rumbo, de darlas forma, de moldearlas, si se quiere, para que se condujesen á su debido término de una manera armónica.



LOS principios de la justicia rigen la moral administrativa, y según ellos el Poder ha de encaminar al Estado á sus fines naturales, en cuanto para cumplir sus deberes tenga los medios convenientes, es decir que se halle investido de las facultades que ha menester para llenar su misión.

POR extravíos del criterio hacemos de la vida pública una verdadera paradoja: quitamos al Gobierno sus facultades constitucionales y se las damos á ejercer á instituciones de novísimo origen; ensayamos un sistema de desconfianzas que viene siendo ya una verdadera relajación política, para entregar el manejo de algunos ramos del Poder á corporaciones irresponsables que ni son parte del Gobierno ni colaboran con él. El vicio está arraigado, y por desgracia una aparente conveniencia lo sustenta: la de confiar á la iniciativa privada aquello que la favorece, para que coadyuve al bienestar público.

EN el ramo al cual vengo refiriéndome está palpable ese desvío del buen sentido. ¿Qué son sino irresponsables las Juntas creadas para promover las obras públicas? ¿Qué grado de dependencia, siquiera sea de relación, tienen con el Ejecutivo? ¿No administran ellas gran parte de las contribuciones del Estado? ¿A su antojo no está el ejecutar los trabajos que se les encomiendan ó el postergarlos indefinidamente? ¿Ya debieron ser manifiestos los resultados que de esta organización se esperaron. Los vemos? Los veis vosotros, Señores Legisladores?

EN el Informe que tuve el honor de presentaros hace un año, os expuse con lealtad y franqueza cuál era el fruto que debíamos esperar de procedimiento semejante: el despilfarro, quizás el fraude, y siempre el malestar consiguiente á un estado de cosas que está muy lejos de ser natural. Si la descentralización es un principio que devuelve á las colectividades el derecho de revelar sus energías y de tener la iniciativa en el movimiento social, y en tal concepto es un principio apreciable, justo, dictado por la equidad, no hemos de pretender aplicarlo á todos los casos ni hemos de ponerlo en práctica de suerte que la intención se pervierta y las consecuencias signifiquen un desastre.



OS he dicho que carecemos de una Ley Orgánica de Obras Públicas que unifique el procedimiento, que venga á reglar las condiciones en la ejecución de los trabajos, que imprima á estos un movimiento ordenado y uniforme, que constituya un verdadero sistema al cual se pueda sujetar el Gobierno y que garantice el empleo de los caudales públicos á este ramo destinados, en tal forma, que podamos deducir contra el ejecutor de una obra, sea ésta dirigida por los profesionales al servicio de la Nación, séalo por una empresa, ó por un contratista las responsabilidades que ella misma establezca; pero no solamente no tenemos esa ley, sino que el viejo sistema, el de una deplorable rutina está hasta aquí en todo su vigor.

CUATROCIENTOS cuarenta y uno son los Decretos que se han dictado, en el espacio de veinte años, sobre Obras Públicas; esto es desde 1885 hasta 1905; y las obras por ellos creadas representan el número de doscientas cincuenta y tres, fuera de otras noventa y tres ordenadas en los Presupuestos anuales, sin más referencia que la partida que se les asignara. Total de obras que se han originado en dicho lapso de tiempo: trescientas cuarenta y seis. ¿No os alarma el número? Porque si se hubiesen concluído veintidós más, iniciadas antes del año de 1885, siquiera estas veintidós, ya habríais supuesto que os diría que también estaban en punto de rematarse las trescientas y tantas; pero no, ni esas de antigua ejecución, menos las que pudiéramos llamar novísimas, si el período de veinte años dentro del cual han sido decretadas nos lo permitiera.

OCHENTA y cuatro Juntas especiales, cada una con organización aparte, con sus empleados y subalternos, cada una con dos ó más obras para las cuales se han creado impuestos, y todas independientes del Gobierno, constituídas bajo un régimen de autonomía singularmente impropio, funcionan desde que la descentralización de las Obras Públicas fué acordada para procurarlas el más poderoso incremento. ¿No encontráis el número alarmante también? Porque de trescientas obras confiadas á ochenta y cuatro Juntas, lo natural era que algunas estuviesen concluídas; y si lo están son muy pocas. Se dirá que no son responsables, por la escasez de fondos; mas yo os pregunto: ¿este cálculo no viene siendo tardío? Si cada obra, la mayor parte diremos, tiene asignaciones de origen especial, asignaciones que se han recaudado, se han invertido sin anuencia, sin conocimiento del Gobierno, lejos de su vigilancia; si esas asignaciones no han sido suficientes para el objeto; si por no serlo, muchas obras comenzadas han sido abando-

nadas poco después, con pérdida efectiva de los capitales invertidos; si tantas contribuciones como han gravado la propiedad, la industria, el comercio hánse evaporado en sueldos de Colectores, de recaudadores, de Directores de las Juntas, porque no rendían el producto necesario para adquirir siquiera materiales de fábrica; si muchas de esas contribuciones sobre el cacao, sobre la tagua, la paja toquilla, el tabaco, los aguardientes, la sal, han ido á acrecentar los dineros de algún contratista, á servir para el provecho de algún empresario digno de la confianza de las Juntas; si en veinte años de recoger los rendimientos de esos impuestos, apenas podemos asegurar que haya algunas obras públicas concluidas; dígoos, Señores Senadores y Diputados, ¿á quién imputáis las responsabilidades? Pues no os manifesté que las Juntas son irresponsables?

APUNTAD otro detalle: las cajas de las Colecturías especiales, de esas Colecturías constituídas por las Juntas, guardan aproximadamente valores que suman trescientos noventa mil sucres; suponed que la cantidad sea aun mayor que ésta, porque el dato que os presento se ha tomado de aquellas Colecturías que no han rehusado suministrarlo al Ministerio de mi cargo, habiendo otras que, no obstante repetidas insinuaciones, han cerrado los oídos á las órdenes comunicadas para obtener los informes que debieran haber elevado; pues bien, esa suma que podéis creer que sea mayor que la de trescientos noventa mil sucres está como reservada en las arcas de las Juntas, mientras algunas obras hállanse suspensas ó abandonadas. ¿Os parece correcto el procedimiento? Que á lo menos pudiera el Gobierno insinuar á las Juntas la conveniencia de proceder en una forma más bien que en otra; de adoptar tal ó cual manera de invertir los fondos que manejan, inspirándose en bien concebida economía y suprimiendo la cola de empleados; que á lo menos aceptasen las indicaciones sugeridas por los profesionales, relativamente á las condiciones de ejecución de los trabajos; pero no sucede tal cosa, ni cómo había de suceder. Esto equivaldría á que se menoscabase la independencia de esas Corporaciones y se relajasen los principios!

CINCUENTA y cinco son las obras en actual construcción. Esta cifra, incomparablemente menor que la expresada antes, comprende las obras de importancia que se han decretado hace poco; y en ella se incluyen las que han sido encomendadas al Gobierno mismo. Las demás, ya os lo he dicho, suspensas muchas, abandonadas las que componen el mayor número, inconclusas casi todas, habiendo otras que no ha sido dable principiar. Sin embargo, por excepción de la regla, hay varias obras de aliento que se fomentan por algunas Juntas á las cuales no atañen las consideraciones que, sobre la generalidad de ellas, me he visto precisado á hacer por consejo de sincero patriotismo. Algunas Juntas, sí, algunas, pocas por cierto, saben penetrarse de sus deberes y cumplirlos á conciencia; mas, porque constituyen honrosa excepción, confirman cabalmente la regla.

DE entre esas obras, unas han sido iniciadas en el período administrativo que ya termina, y otras atendidas en el mismo período y fomentadas con entusiasmo. Puedo citar las siguientes: Provisión de agua contra incendios en Guayaquil, Ferrocarril provincial de Manabí, Ferrocarril de Machala á Cuenca, Canalización de Bahía de Caráquez, Camino de Huigra á Cuenca, Agua potable de esta misma ciudad, Carretera de Quito á Ibarra por Cayambe, Ferrocarril al Curaray, Sanatorio Rocafuerte, Agua potable y canalización de Quito, obra confiada al celo patriótico del Municipio de esta Capital, Camino de Ibarra á Tulcán por el Angel, Aduana de Manta, Aduana de Bahía, Camino de Ibarra á la costa de Esmeraldas, y otras cuya enumeración os sería fastidiosa, pues hecha está en las Memorias que os he presentado en los años de 1903 y 1904. Caminos vecinales decretados por el Ejecutivo se han abierto muchos, especialmente en las provincias de Pichincha, Chimborazo y Loja; y últimamente se han suscrito los contratos para la construcción del muelle de Guayaquil y para la del Palacio Legislativo en esta ciudad.



ACABAIS, Señores Senadores y Diputados, de conocer los hechos tales como ellos son; acabáis de observar el desconcierto que impera en el régimen mismo de este importante ramo de la Administración, y ahora es preciso que volvamos sobre el asunto para deducir consecuencias, para servirnos de las reflexiones que nos haya sugerido y, por fin, para arreglar nuestra conducta á los verdaderos intereses de la Nación.

Os dije anteriormente que es característica la desconfianza nuestra en las rectas intenciones del Poder, y ahora, al insistir en ello, agrego que esa prenda de nuestro carácter no suele ser la consejera de buenas ideas, no suele ser desapasionada: antes ha de ser la duda que la buena acogida á todo proyecto de reforma cuando la pide un hombre de Estado; más bien la inclinación á la sospecha que el juicio imparcial! Antes el cálculo de ser engañados, que las inspiraciones de la buena fe! Como si hiciésemos política de mercaderes que no paran en medio alguno, por reprobado que sea, para obtener el lucro! ¿No es verdad, Señores Legisladores?

Los problemas administrativos no se solucionan del mejor modo cuando la preocupación añeja es de los factores importantes, y la descentralización, como más comumente se comprende, no es sino fruto de esas preocupaciones al dejar al Gobierno privado del manejo de algunos negocios públicos que son de su incumbencia exclusiva; los esfuerzos laudables no refluyen en bienestar cuando

las desconfianzas los confunden con arriesgadas aventuras, y la descentralización resultado es de esas desconfianzas al menoscabar las facultades privativas del Gobierno, facultades que le son inmanentes.



EL concierto en el orden económico implica la unidad en el sistema: quebrantada ésta, el concierto es imposible. ¿Y la descentralización mantiene la unidad ó la quebranta? Contribuciones que gravan al pueblo para serle devueltas en forma del beneficio común, que simboliza el progreso material, se recaudan, se invierten sin que el Fisco tome en ello la parte que debiera; contribuciones de tipos diferentes, sobre objetos de la misma naturaleza y condición, que revelan cierta elasticidad de criterio, porque no están proclamando que haya sido justiciera la desproporcionada distribución de las cargas, producen fondos que se entregan á cualquier administrador sin que el Tesoro nacional pueda entrar con él en cuentas; impuestos que debieron aplicarse á los fines concebidos por un mandato legislativo han desaparecido sin provecho de nadie, dejando latente la necesidad que se propusiera satisfacer; impuestos que formaban antaño parte del acervo fiscal, y que llenaban servicios administrativos imperiosamente reclamados, fueron sustraídos del manejo de la Hacienda Pública para pasar á Juntas especiales que por muchos años los han recaudado sin que el beneficio de emplearlos se reconozca. Mientras tanto los productos de los impuestos comunes, repartidos en cien manos, evaporándose, salvo la pequeña parte que le cumple emplear al Fisco; mientras tanto un número inmenso de Colecturías especiales, cada cual de ellas con perfecto derecho á un estipendio, de suerte que las unidades del producto de una misma contribución pagan, con preferencia á todo, la renta por la cobranza á tantos recaudadores cuantos son los partícipes, á tiempo mismo que algunas de esas unidades entran al Erario el cual, con los empleados de su dependencia, podría muy bien entender en la recaudación del total y en la inversión correspondiente. Digo si no se antepusiesen á esto las desconfianzas, los temores casi pueriles. A esto, pues, mal se puede llamar concierto económico.

¿Y EL ahorro? yo calcularía, siquiera sea aproximadamente, cuánto suman los valores producidos por impuestos especiales, si fuese posible la más elemental estadística en este punto. Desgraciadamente no lo es, por la misma razón de hallarse tan fuera de toda regla la rarísima organización de este ramo; empero no es exagerado afirmar que algunos millones han costado estos ensayos; sí, algunos millones son seguramente los que representan caminos intransitables, edificios arruinados antes de

concluirse, puentes que se vienen á tierra sin que los haya atravesado un transeunte y toda otra especie de trabajos para cuya realización no se ha partido de la noticia del costo, no se ha tenido en cuenta el monto de las asignaciones, ni se ha confiado á profesionales cuya experiencia, ya que no cuya responsabilidad, fuese la garantía que asegurase los provechos de una obra.

A LA verdad, ¿cómo confiar un negocio importante á quien de saberlo dirigir no tiene nociones, ó si las tiene las debe á un aprendizaje casi nulo? Ingenieros, Arquitectos, Maestros de obra, Dibujantes, Topógrafos, cuándo los hemos tenido al servicio del Estado? Bien pocos los que en este orden de profesión cuenta el país, y eso en dos ó tres ciudades importantes, y eso sin que con ellos se hubiese organizado un Cuerpo oficial. Bajo los auspicios de la rutina es como hemos marchado, en la mayor parte de los casos, á fracasar en inútiles tentativas.

LAS mismas consideraciones de siempre, éstas que os hago; pero las cosas no cambian sino á medias. Parece que nos hubiéramos empeñado en poner remiendos y más remiendos á un edificio que se desploma, que amenaza venir sobre nosotros, y que, sin embargo, queremos mantenerlo á todo trance en vez de erigir uno nuevo, un edificio digno de más elevada situación como la que alcanzamos, siquiera sea por la incesante labor de los tiempos.



OS dignasteis acoger, un año ha, la solicitud que con tanto encarecimiento os hube hecho, relativamente á la creación de un Cuerpo de profesionales adscrito á la Dirección General de Obras Públicas y organizado bajo un plan que se compadeciese por ahora con las actuales conveniencias, diré mejor, con las necesidades más apremiantes; y aunque pocos todavía los que lo forman, sin embargo se ha ocupado ya en recopilar datos para penetrarse del estado de cosas corriente y fundar en ese conocimiento los propósitos para el porvenir; en enderezar unas pocas obras susceptibles de oportuna corrección; en reparar algunos establecimientos públicos de la Capital, en dirigir la canalización de Ibarra, en hacer los trazos de la vía que comunicará las provincias del Sur con la línea del Ferrocarril, en trazar y dirigir la carretera de Quito á Ibarra, por delegación de su entusiasta Junta, y en otros trabajos de menor importancia. Poco, pues, menos de la tercera parte de lo que destinasteis para la organización de ese Cuerpo técnico se gastará en el presente año, comprendiendo el gasto el sostenimiento del personal administrativo de la Dirección del Departamento; y aunque mi vehemente anhelo ha sido el de entrar de

llo en esa reforma, he tropezado con el obstáculo del sistema que rige el ramo de Obras Públicas, he tropezado con el inconveniente, insubsanable, de hallarme al frente de las Juntas que constituyen una rueda más de difícil movimiento en la máquina administrativa; una rueda que lejos de imprimir actividad entorpece las funciones, de suyo complejas, de aquella máquina.

ENTRE los anexos de este informe encontraréis el contrato ad-referendum que en 7 de Noviembre del año pasado celebré con el Barón B. van Dedem, acerca de un ferrocarril que debe construirse de esta Capital á San Lorenzo en la costa de Esmeraldas. El contratista no ha vuelto á presentarse en mi Despacho ni ha hecho gestión alguna desde la fecha del convenio, pero he creído de mi deber daros á conocer tal negocio.

ASIMISMO publico los contratos llevados á cabo con el Sr. Ernesto Franco para la construcción del Muelle de Guayaquil, conforme al Decreto Legislativo de 17 de Octubre del año pasado, y con los Sres. Lorenzo Durini é Hijos para la construcción del Palacio Legislativo; contrato este último que deberéis tomarlo en consideración para los efectos determinados en el art. 51.

CONCLUYO recomendándoos que acojáis con benevolencia el Proyecto de Ley de Obras Públicas que he tenido el honor de presentaros, confiado en vuestro entusiasmo por mejorar el servicio administrativo; y si tal Proyecto no os pareciese completo, á lo menos reputadlo como sugerido por la experiencia, como reclamado por la necesidad de llenar un vacío en la Administración Pública.

FERROCARRIL DEL SUR

CON abundamiento de detalles hube de informaros en los años de 1903 y 1904 sobre el negocio ferrocarrileño que, según lo sabéis, tan alto grado de importancia reviste así porque de él depende en parte el desarrollo de las fuerzas vivas del país, como porque atañe esencialmente á nuestro porvenir económico. Sabíais, pues, cuál fuera el curso de esa obra desde cuando se inició hasta la fecha en que cerrasteis vuestras anteriores sesiones; y hoy vais á tomar nota del adelanto de los trabajos y del estado general de este asunto.

EL 8 de Setiembre de 1904 se abrió la línea del ferrocarril al servicio público en la sección de Guamote á Colta, y el 24 de Julio del presente año la que unela última de las estaciones nombradas con la ciudad de Rjobamba. Las dos secciones miden un trayecto

de treinta y ocho millas, y los terraplenes de la vía y los trabajos de construcción se efectúan actualmente en el punto comprendido entre el páramo de Sanancajas y el río de Mocha.

Por cuenta de los trabajos indicados este Ministerio ha ordenado la entrega de 648.962,08 pesos oro en bonos y 265.867 pesos oro por stock preferido; y aún se debe ordenar por los trabajos de los meses de Junio y Julio últimos la entrega de 162.580,56 pesos oro en bonos y 77.709,87 por stock preferido; de suerte que, incluyendo estos dos últimos valores en el saldo con el cual se ha de completar el pago del precio íntegro de la obra, dicho saldo suma 1.826.002,72 pesos oro en bonos y 804.223,28 pesos oro por stock preferido.

2.08
0.56
2.64



DURANTE la Administración que ha presidido el Sr. General Leonidas Plaza G. han sido abiertas al servicio público 96 millas de ferrocarril, ó sea la extensión de vía comprendida entre Bucay y Riobamba; y para la construcción de dicha vía como para el pago de materiales fijo y rodante se ha ordenado entregar desde el 1º de Septiembre de 1901 hasta la fecha actual estos valores: 3'285.303,35 pesos oro en bonos y 987.094,12 pesos oro por stock preferido.

Los dos cuadros siguientes os demostrarán, respectivamente las fechas en que cada una de las secciones se ha abierto al tráfico, como también las órdenes por entrega de bonos y el correspondiente servicio por stock preferido.

He aquí el primer cuadro:

Mayo 2 de 1902.....	Estación de Huigra
Agosto 4 de 1902.....	„ „ Pistichí
Setiembre 7 de 1902.....	„ „ Alausí
Junio 20 de 1903.....	„ „ Guamote
Setiembre 8 de 1904.....	„ „ Colta
Julio 24 de 1905.....	„ „ Riobamba

XIII

He aquí el 2º cuadro :

FERROCARRIL DE GUAYAQUIL Á QUITO

Fechas	Bonos	Stock preferido	M. de OO. PP.	M. de H.	Totales de millas abiertas al servicio público, á con- tar desde Bucay
Hasta Dic. 31-1899	\$ 1.967.830,63	\$ 1.002.804,18	Moncayo	Peralta	
Marzo 6 de 1900	263.104,35	118.415,..	Moncayo	Gagliardo	
Marzo 15 de 1900	499.246,95	249.623,48	Moncayo	Gagliardo	
Otbre. 15 de 1900	180.279,24	88.117,97	Moncayo	Gagliardo	
Nbre. 14 de 1900	333.904,38	134.452,19	Moncayo	Gagliardo	
Nbre. 29 de 1900	47.971,02	22.413,09	Moncayo	Gagliardo	
Fbro. 5 de 1901	660.647,77	307.510,93	Moncayo	F. López	
Mayo 20 de 1901	2.723.000,03	1.292.431,85	Moncayo	Peralta	
Agto. 22 de 1901	494.709,56	242.913,91	Moncayo	Gagliardo	
Total entregado hasta Agosto 31 de 1901.....	\$ 7.170.693,93	\$ 3.458.682,60			
Otbre. 8 de 1901	312.270,84	\$ 155.105,32	Moncayo	Valverde	
Nbre. 8 de 1902	73.664,46	36.835,89	Arias	Valverde	
Enero 20 de 1902	518.610,52	256.058,84	Valverde	Game	
Enero 22 de 1902	595.795,45	273.407,07	Valverde	Game	
Total entregado antes de que la línea estuviera abierta al servicio pública de Bucay á Huigra.....	\$ 8.671.035,20	\$ 4.180.089,72			0.0
Otbre. 2 de 1902	200.000,..		Valverde	Game	34.5
Nbre. 17 de 1902	200.000,..		Valverde	Valverde	
Mayo 19 de 1903	150.000,..		Córdova	Game	
Mayo 23 de 1903	50.000,..		Córdova	Game	
Nbre. 19 de 1903	286.000,..		Córdova	Game	58.4
Agto. 6 de 1904	250.000,..		Córdova	Game	
Nbre. 18 de 1904	218.962,08	93.687,..	Córdova	Valverde	74.0
Fbro. 13 de 1905	50.000,..	20.000,..	Córdova	Game	
Marzo 24 de 1905	65.000,..	26.000,..	Córdova	Game	
Mayo 13 de 1905	175.000,..	70.000,..	Córdova	Game	
Junio 2 de 1905	140.000,..	56.000,..	Córdova	Game	
Entregado desde Setiembre 1º de 1901 hasta Agosto 10 de 1905.....	\$ 3.285.303,35	\$ 987.094,12			
Total entregado Agosto 10 de 1905	\$ 10.455.997,28	\$ 4.445.776,72			96.0
Por entregarse Agosto 10 de 1905	1.826.002,72	\$ 804.223,28			
Precio total de la obra.....	\$ 12.282.000,..	\$ 5.250.000,..			

ENTRE el Gobierno y la Compañía constructora del ferrocarril trasandino no se ha promovido otra diferencia en el tiempo que este informe abarca que la que se relaciona con la interpretación del artículo 2º, ordinal 2º del Decreto Legislativo de 26 de Octubre de 1900, Hay desacuerdo entre las partes contratantes sobre

el sentido de la disposición mencionada en cuanto ella prescribe que la línea principal del ferrocarril debe pasar por Riobamba.

EN guarda de los intereses del país y de acuerdo con el inciso 7º del art. 2º del Decreto Legislativo de 14 de Octubre de 1904, manifesté al Ingeniero en Jefe de la Compañía ferrocarrilera que no aprobaba, como no apruebo hasta hoy, la localización de la línea por Riobamba, tal como ella está, porque considero que dicha línea no es en verdad la que el Decreto de 1900 disponía que fuese una línea principal.

Los dos oficios siguientes cambiados entre este Ministerio y la Compañía os darán á conocer cuál es el punto debatido. Helos aquí:

"Julio 19 de 1905.—Nº 79.—Señor John Harman:—El 12 de los corrientes dirigí á Ud. el telegrama siguiente que ratifico:—Vistas las prescripciones contenidas en los artículos 2º y 3º del Decreto Legislativo de 31 de Octubre de 1900 y del inciso 7º del art. 2º del Decreto Legislativo de 14 de Octubre de 1904, cumplo con el deber de notificarle que, en mi carácter de Ministro de Obras Públicas, no apruebo la localización de la línea de salida del ferrocarril de la ciudad de Riobamba en la forma en que se encuentra, porque la línea principal de un ferrocarril que debe pasar precisamente por un punto para llegar á otro, no debe volver sobre sí misma.—Dios y Libertad.—G. S. Córdova".

"Huigra, Julio 29 de 1905.—Señor Ministro de Obras Públicas.—Quito.—Muy Señor mío: Oportunamente recibimos su oficio Nº 79 de Julio 19 de 1905. Permítome manifestar á Ud. que, en nuestra opinión, los artículos que Ud. cita en su referido oficio sólo rigen en cuanto toca á la intersección de las carreteras por la línea del ferrocarril.—De Ud. atento y S. S.—John A. Harman".

No he querido insistir ó replicar al Ingeniero en Jefe del Ferrocarril sosteniendo, como sostengo ante vosotros, la legalidad del fallo que contiene el oficio que dejo transcrito, ora porque la experiencia me ha demostrado la ineficacia de las polémicas entre el Gobierno y la Compañía constructora del ferrocarril, ora también porque reunidos vosotros en los momentos precisos en que ha surgido una nueva dificultad, no debéis abandonar únicamente al Ejecutivo el conocimiento y resolución de un incidente que se refiere á los intereses económicos del país y al cumplimiento é interpretación de sus contratos.

CON la respuesta dada por el Sr. Harman podemos decir, usando el lenguaje de los juristas, que la litis está trabada; pero corresponde á vuestra ilustración y patriotismo señalar al Ejecutivo el rumbo que debe dar al asunto debatido; pues tratándose de los intereses del pueblo, la labor de los Poderes públicos debe ser armónica, uniforme y eficaz, para que produzca resultados positivos,

PREVISTO el arbitraje por el contrato de 14 de Junio de 1897 para la resolución de toda controversia entre el Gobierno y la Compañía, ¿debemos acudir á él en estos momentos en que la locomotora se avvicina al Pichincha y sólo restan veintidós meses para la entrega total de la obra del ferrocarril con todas las condiciones y especificaciones que rezan sus contratos? ¿O debere-mos aguardar que se venza el plazo para hacer valer todos nues-tros derechos patentizados y reclamados en mis anteriores infor-mes, juntamente con los que hoy surgen y los que pueden surgir mañana?

PARA el efecto debo aseguraros una vez más el hecho, no contrariado ya ni por la Compañía ferrocarrilera, de que el Gobier-no no ha recibido ni se ha hecho cargo de ninguna de las seccio-nes construídas del ferrocarril.

DE la contabilidad del Departamento de Explotación, cuyas copias extensísimas ha presentado en mi Despacho el diligente Interventor Sr. Carlos A. Borja en los primeros días de este mes, podréis juzgar tan luego como se publiquen junto con toda la correspondencia oficial respectiva; pero debo anteponeros que tales documentos, con sus menores detalles, están á disposición de vosotros, en el Departamento de Obras Públicas, para los estudios que pretendáis llevar á cabo.

Y POR los trabajos presentados por el Sr. Borja he adquirido la convicción de que en lo sucesivo es indispensable que el In-terventor tenga un Ayudante para el cumplido desempeño del car-go y, en consecuencia, solicito de vosotros la autorización para el inmediato nombramiento de tal empleado, que debe ser tomado en cuenta al tiempo de formularse el Presupuesto.

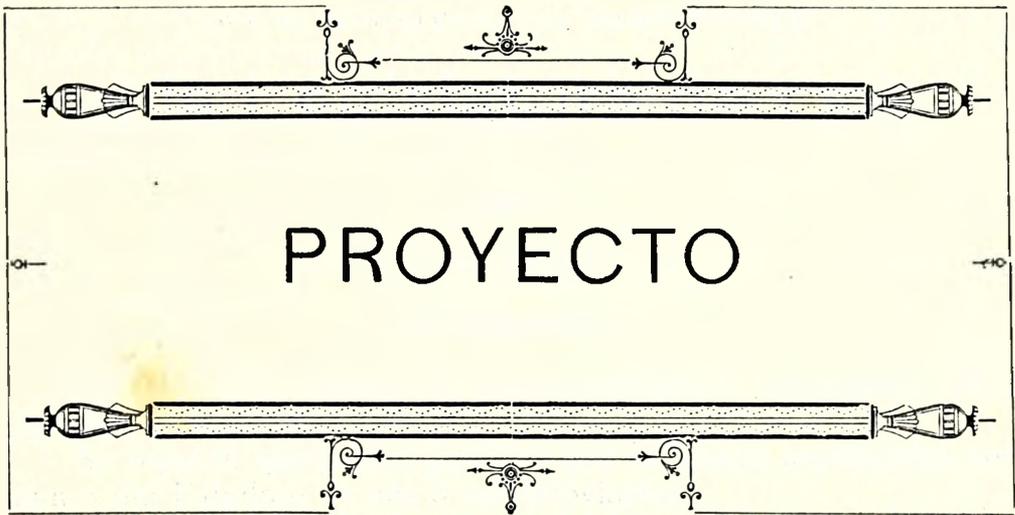
PARA terminar os manifestaré con positiva complacencia que el trabajo, la constancia y el capital, por una parte, y la justicia y enérgica actitud del Gobierno, por otra, han salvado las mayores dificultades puestas por la naturaleza y los hombres en la cons-trucción de línea tan importante, cuyo servicio se hace en el día en la extensión de 150 millas; y que, si atendemos á las labores actuales de la construcción, no es aventurado asegurar que el ferrocarril que conduce la paz, el progreso y la libertad, saluda-rá á la Capital del Ecuador el 14 de Junio de 1907, fecha en que expira el plazo concedido á la Compañía para la entrega de la obra.

Quito, Agosto 15 de 1905.

SEÑORES SENADORES Y DIPUTADOS.

Gonzalo S. Córdova.

Libro de...



PROYECTO
DE
Ley de Obras Públicas

QUE EL MINISTERIO DEL RAMO SOMETE

á la Legislatura de 1905

CAPITULO I

Preliminares

Art. 1º Las Obras Públicas se dividen en nacionales, provinciales, y cantonales.

Se reputan nacionales, aquellas que satisfacen necesidades comunes del Estado ó de dos ó más provincias.

Provinciales, las que satisfacen directamente las necesidades de una provincia.

Cantonales las que, bajo la administración de las Municipalidades, procuran el mejoramiento seccional.

CAPITULO II

Rentas

Art. 2º Para la construcción, reparación y conservación de las obras nacionales, la Legislatura debe apropiar los fondos necesarios y ordenar su ejecución conforme á la presente ley.

Art. 3º Para las obras que deben verificarse en cada provincia, según las disposiciones del Ejecutivo, se destinan las siguientes rentas, que deberán invertirse año por año.

a) El dos por mil como único impuesto sobre la propiedad territorial, conforme á los catastros que mandará levantar el Ministerio de Obras Públicas.

b) El producto de la venta de terrenos nacionales ó baldíos;

c) El producto de los impuestos sobre minas;

d) El dos por mil sobre el comercio, según el catastro que mande levantar el Ministerio de Obras Públicas;

e) El impuesto de uno á cuatro sures mensuales sobre cada caruaje, destinado al servicio fuera de la ciudad, cualquiera que sea su fuerza de tracción;

f) Dos centavos [del impuesto fiscal] á la introducción ó consumo de cada litro de aguardiente, según la ley y los Reglamentos de la materia; y

g) Dos días de trabajo por año á que están obligados todos los ecuatorianos de dieciocho á cincuenta años de edad, por sí mismos ó por medio de terceros.

Exceptúanse de esta disposición las mujeres, los militares en servicio activo y los que tuviesen incapacidad física.

Art. 4º Para las obras cantonales, los Municipios asignarán en sus respectivos presupuestos las cantidades que creyeren convenientes; pero están obligados á invertir el producto íntegro de las siguientes rentas en la construcción, reparación y conservación de las más indispensables.

a) El producto del uno por mil sobre la propiedad urbana, cualquiera que sea su valor;

b) El medio por mil sobre los efectos extranjeros que, no siendo licores, se expendan en casas, almacenes, tiendas y bodegas, en los términos de la Ley de Régimen Municipal; y

c) El producto de todos los impuestos sobre peaje y sobre coches, carros, carruajes y demás vehículos, cualquiera que sea su fuerza de tracción, exceptuándose únicamente los determinados en el artículo 3º, inciso 6º

CAPITULO III

Recaudación de Rentas

Art. 5º Los fondos que la Legislatura apropie para las obras nacionales, deberán recaudarse é invertirse conforme á la Ley de Hacienda ó en la forma que la misma Legislatura designe.

Art. 6º Para la recaudación é inversión de las rentas provinciales, habrá en la capital de cada provincia un Colector de Obras Públicas.

Art. 7º Este Colector será de libre nombramiento y remoción del Poder Ejecutivo; y en el ejercicio de su cargo, estará sujeto á la Ley de Hacienda en cuanto ella no se oponga á las disposiciones especiales de la presente.

Art. 8º Este empleado prestará la promesa constitucional ante el Gobernador de la respectiva provincia; pero no podrá entrar al desempeño del cargo, sino mediante una fianza hipotecaria ó personal que la rendirá ante la Junta de Hacienda.

Art. 9º Esta fianza deberá extenderse al valor de la recaudación de todas las rentas en un año, y si fuera personal, la Junta exigirá dos fiadores honrados y solventes que deberán responder personal y solidariamente por dicho valor.

Art. 10. El Poder Ejecutivo señalará la renta á este empleado, ya sea fija ó ya proporcional á las cantidades que recaudare,

Art. 11. Los Colectores de Obras Públicas ejercerán la jurisdicción coactiva, y recaudarán las rentas, por la vía de apremio real ó personal, sin atender á la cuantía del impuesto ni á las personas de los contribuyentes ó de los empleados que deben satisfacerlo.

Art. 12. Este apremio puede librarse treinta días después de recibidas las cartas de pago por el Colector, quien deberá poner en conocimiento de los contribuyentes este particular, mediante un bando que deberá publicarse en el centro de cada parroquia.

Art. 13. Las cantidades que las Municipalidades destinen para sus obras públicas y las expresamente puntualizadas en esta Ley, deberán recaudarse é invertirse por los respectivos Tesoreros Municipales, de conformidad con las leyes de la materia y las ordenanzas sobre contabilidad que están obligados á dictar los Municipios.

Art. 14. Los Jefes Políticos no podrán ejecutar las ordenanzas que contravinieren á la presente Ley en lo tocante á los fondos para obras públicas.

Art. 15. Están asimismo obligados los Jefes Políticos á poner el "páguese" en todos los vales de gastos en obras públicas cantonales; y sin este requisito, carecerán de valor legal los pagos de los Tesoreros Municipales.

CAPITULO IV

De la ejecución de las obras

Art. 16. La Legislatura, el Ejecutivo y los Concejos Municipales, no pueden contratar ni proceder á la ejecución de una obra pública, sino con arreglo á las siguientes condiciones:

1.^a Si se trata de una obra que debe verificarse por contrata, el empresario está obligado á presentar á la Legislatura, al Ejecutivo ó al Concejo todas las bases, así como los estudios técnicos, planos ó dibujos y el consiguiente presupuesto; los que deberán ser aprobados por la Dirección General de Obras Públicas, dentro del término de treinta días;

2.^a Si las obras públicas deben ejecutarse directamente, la Legislatura, el Ejecutivo ó los Concejos Municipales, pedirán á la Dirección General de Obras Públicas, por medio del Ministerio del ramo, que levante los planos, verifique los estudios y formule el presupuesto respectivo.

3.^a El Ejecutivo y las Municipalidades deben además ordenar la publicación y licitación de toda obra que tratarse de ejecutarse y cuyo valor excediere de cien sucres.

Esta publicación y licitación deberá hacerse en el Registro Oficial, en un periódico del lugar donde debe ejecutarse la obra, si lo hubiere, ó mediante carteles, con la anticipación de quince días, si el valor del contrato pasare de cien sucres hasta mil, de treinta días si pasare de mil y no excediere de cinco mil sucres; de sesenta días si pasare de cinco mil y no excediere de diez mil; y con la de noventa días cuando el valor excediere de diez mil sucres.

4ª Si la obra nacional, provincial ó cantonal por construirse, requiere capitales que deben adelantarse al empresario ó garantizársele en cualquier forma, se le exigirá una caución hipotecaria equivalente al doble de las cantidades que debe recibir adelantadas, sin perjuicio de las garantías que se exigirán á los contratistas por el cumplimiento general de la obra.

5ª La garantía á que se refiere la segunda parte del número anterior, puede ser de dos ó más personas, quienes al suscribir la escritura pública del contrato principal, se obligarán á responder por la buena ejecución de la obra, hasta que ella sea entregada y aceptada, totalmente, á satisfacción de las respectivas partes contratantes.

6ª No obstante lo dispuesto en el número anterior, las garantías subsistirán por un año, desde el día en que la obra fuese entregada y aceptada; y transcurrido este plazo, se cancelará definitivamente la fianza.

Art. 17. Son absolutamente nulos los contratos que no se celebraren por escritura pública y en los cuales se omitieren alguno ó algunos de los requisitos puntualizados en el artículo anterior; y el Ejecutivo, sin que intervenga el Poder Judicial, ordenará, bajo su responsabilidad, que se llenen los requisitos omitidos.

Art. 18. En la construcción y explotación de ferrocarriles, el Ejecutivo está obligado á cumplir y hacer que se cumplan todas las estipulaciones de los respectivos contratos.

Art. 19. Al Ejecutivo corresponde la inspección, vigilancia, policía y reglamentación de todos los ferrocarriles, ya sea que se ejecuten mediante contratos ó directamente por el Gobierno, las Municipalidades ó empresas particulares.

Art. 20. Todo contratante de ferrocarriles ó de cualquiera obra pública, está sometido en todo á las leyes ecuatorianas; y en el contrato que celebre, deberá insertarse el artículo 38 de la Constitución de la República.

CAPITULO V

De la inversión de los fondos y de la responsabilidad de los funcionarios y empleados públicos

Art. 21. Las rentas creadas ó destinadas por esta ley para obras públicas y las que la Legislatura ó las Municipalidades asignaren para el mismo objeto, no podrán invertirse ó distraerse en ningún otro servicio; y el Ministro, funcionario ó empleado público que contraviniera á esta disposición será pecuniariamente responsable por los valores que dispusiere en otro objeto.

Art. 22. El Ministro de Hacienda está obligado á invertir y disponer el pago á quienes corresponda, de las cantidades destinadas para obras públicas por la Legislatura, sin otro requisito que la disposición escrita del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 23. El Ministro de Obras Públicas será responsable por las órdenes de pago que solicitase y los valores que se invirtiesen en una obra pública, contraviniendo á las disposiciones de la presente ley.

Art. 24. Para la recta inversión de los fondos provinciales es indispensable:

1º La orden de ejecución de la obra pública por parte del Ejecutivo;

2º La trasmisión de esta orden por el Director General de Obras Públicas al Gobernador de la provincia; y

3º El "páguese" del Gobernador en el respectivo documento que llevará, precisamente, el "Visto Bueno" del Inspector de Obras Públicas.

Art. 25. Los Gobernadores de provincia están obligados mensualmente y cuantas veces lo ordenare la Dirección General de Obras Públicas á verificar un arqueo á los fondos destinados á la ejecución de obras públicas nacionales y provinciales; y darán cuenta inmediata del resultado al Director General, sin perjuicio de la sanción prevista por la Ley de Hacienda, en los casos de fraude ó malversación.

Art. 26. Lo dispuesto en el artículo anterior es aplicable en todas sus partes á los Jefes Políticos respecto de los fondos destinados á las obras públicas cantonales.

CAPITULO VI

De la Dirección General de Obras Públicas

Art. 27. El Poder Ejecutivo organizará la Dirección General de Obras Públicas, contratando los Ingenieros y nombrando los empleados que creyera necesarios para atender, debidamente, á todas las obras públicas nacionales, provinciales y cantonales, en todo el territorio ecuatoriano, y asignando los sueldos que correspondan.

La designación de Ingenieros y nombramiento de empleados, se harán previa indicación é informes favorables del Director General de Obras Públicas.

Art. 28. El Director General de Obras Públicas es el agente inmediato del Ejecutivo y está obligado á cumplir y hacer que se cumplan todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que se dictaren sobre la materia.

Art. 29. El Director General de Obras Públicas, tiene las siguientes obligaciones, á más de las que le impone el Reglamento de la materia:

1ª Informar al Ejecutivo acerca de las obras que deben ejecutarse para la defensa y progreso del territorio ecuatoriano;

2ª Levantar una carta militar del país y planos de las capitales de provincias;

3ª Informar al Ministerio sobre la organización de los departamentos de obras públicas de otros países é indicar las medidas que convengan adaptarse;

4.^a Estudiar los contratos, planos y presupuestos que le encomienden la Legislatura, el Ejecutivo ó los Concejos Municipales, y resolverlos aprobando ó desaprobando dentro del término de treinta días;

5.^a Exigir de los Gobernadores, de las Municipalidades, de los Jefes Políticos, Inspectores ó empresarios de una obra pública cualquiera, un informe, cuando menos trimestral, acerca del estado de ella y las cantidades que se hubiesen invertido;

6.^a Inspeccionar, por sí mismo ó por medio de los empleados de su dependencia, todas las obras públicas y dictar las órdenes del caso para que ellas se ejecuten conforme á lo ordenado ó estipulado, y hacer las rectificaciones ó enmiendas si hubiere motivo para ello.

7.^a Formar un cuadro general de todas las obras y establecimientos públicos nacionales ó municipales, con la determinación del objeto á que se hallan destinados; así como un inventario de todos los muebles y existencias en general de cada obra ó establecimiento.

8.^a Levantar un plano de todos los terrenos baldíos y nacionales é informar al Ministerio sobre las ventas, adjudicaciones ó mensuras que se hubiesen hecho, para que se ordene una demarcación definitiva ó se constituyan sobre ellos títulos de propiedad en forma;

9.^a Ejercer la vigilancia y las atribuciones á que se refiere el Título 12 del Código de Minería, sea por sí mismo ó por medio de alguno de los Ingenieros de la Dirección General de Obras Públicas;

10. Aprobar los planos y presupuestos que están obligados á presentarle los empleados ó empresarios del establecimiento de líneas telegráficas, telefónicas ó de trasmisión de luz y fuerza;

11. Presentar al Ejecutivo, en el término que se le señale, el proyecto de organización militar ó civil, del Departamento de Obras Públicas, con el rol de empleados y sus sueldos.

12. Informar cada tres meses, ó cuando el Ministerio lo solicite, sobre el estado de todas las obras públicas y formar el cuadro general de ellas de conformidad con los que deben elevarse según el número 5.^o de este artículo;

13. Firmar las cartas de pago con arreglo á los catastros de la contribución territorial del dos por mil y remitirlas á las respectivas provincias para el cobro en los términos de esta Ley;

14. Tener á su cuidado la inspección y estudio de los puertos, ríos y canales, en cuanto se refieran al tráfico fluvial y á la navegación.

CAPITULO VII

De los Gobernadores de provincia

Art. 30. Los Gobernadores, dentro de los límites de su respectiva provincia, ejercen funciones judiciales en lo relativo al conocimiento y resolución de asuntos controvertibles de obras públicas en la manera y forma que se determinan en este capítulo.

Art. 31. Los Gobernadores, como agentes del Ejecutivo, están, obligados á velar por el exacto cumplimiento de todas las leyes y disposiciones que se dictaren sobre la materia y, especialmente por la recaudación é inversión de las rentas provinciales.

Art. 32. Los Gobernadores deberán elevar al Ejecutivo, los informes á que se refiere el N^o 5 del artículo 26, por medio del Director General de Obras Públicas.

Art. 33. Los Gobernadores no elevarán á la Dirección General del Ramo, ninguna solicitud, propuesta ó demanda relativa á obras públicas, sin el informe respectivo y la cita de las disposiciones aplicables á la materia.

Art. 34. Los Gobernadores de provincia están principalmente obligados:

1^o A inspeccionar, por sí mismos, todos los caminos nacionales, provinciales ó cantonales, por lo menos una vez cada año; y si de la inspección resultare haberse estrechado dichas vías, cercado ó puesto obstáculos en ellas, á ordenar que se restituyan á su antigua anchura y buen servicio.

2^o A conocer y resolver toda demanda relativa á lo previsto en el número anterior, cuando así lo pidiere cualquier ciudadano. En este caso, deberán inspeccionar el camino por sí mismo ó por medio del Jefe Político del respectivo cantón.

3^o A inspeccionar las plazas y calles de las parroquias rurales y rectificar la delineación si hubiere lugar á ésta.

Si practicada la delineación, quedasen porciones de terreno sobrantes, las destinarán para construcción de locales de escuelas, tenencias parroquiales, cárceles, &c., previo aviso á la Dirección General de Obras Públicas de la extensión de terreno que ha quedado de la rectificación.

4^o Disponer, por escrito, á los Comisarios de Policía la imposición de las penas detalladas en los números 3^o y 4^o del artículo 59 del Código de Policía, con determinación de los contraventores; y en caso de negligencia ó desobediencia de los Jueces de Policía, castigarles con una multa de cinco á cincuenta sucres.

Art. 35. Los Gobernadores para el conocimiento y resolución de las cuestiones sometidas á su autoridad, procederán breve y sumariamente, dejando constancia de las diligencias practicadas, con citación del demandado, así como del informe del Ingeniero que debe inspeccionar el camino materia del litigio; en una acta suscrita por el Secretario.

CAPITULO VIII

De los Inspectores

Art. 36. Los Inspectores de Obras Públicas, que serán nombrados como lo previene el artículo 27 de esta Ley, están obligados á ejecutar las órdenes que les imparta el Director General de Obras Públicas, sin perjuicio de los deberes que les imponga el Reglamento. El Ejecutivo preferirá en el nombramiento de Inspectores á los Ingenieros y Arquitectos.

Art. 37. Los Inspectores de Obras Públicas están en el deber de ordenar la reparación de los daños ocasionados en los caminos públicos, sea por efectos de corte de madera, derrumbes, irrigaciones, construcción de acueductos ó acequias ó por cualquiera otra causa ordinaria ó fortuita.

En este caso, los Inspectores notificarán á la persona á quien corresponda el predio del cual hubiere dimanado el perjuicio, para que componga el camino inmediatamente, y si se negare ú opusiere, dispondrán la reparación por sí mismos, á costa de élla.

Art. 38. La lista de gastos ocasionados en la reparación del daño deberá ser remitida por el Inspector con un oficio al Colector de Obras Públicas, en la respectiva provincia, para que haga efectivo el cobro, por la vía de apremio, debiendo además dar cuenta de lo hecho al Director General de Obras Públicas.

CAPITULO IX

De la expropiación

Art. 39. Nadie puede ser privado de la propiedad ó posesión de sus bienes, ni aún por causa de utilidad pública, conforme á la Constitución de la República, sino de acuerdo con las prescripciones de este Capítulo.

Art. 40. Sólo puede permitirse la expropiación de los bienes raíces de una persona, cuando el Congreso, el Poder Ejecutivo ó los Concejos Municipales, hubiesen decretado la ejecución de una obra pública y aprobado los estudios técnicos, planos y presupuestos, en los términos de la presente ley.

Art. 41. Para todos los efectos de la presente ley, considéranse como obras públicas en general: los ferrocarriles; los tranvías; las carreteras y caminos, los acueductos, cañerías y más obras para provisión de agua potable á las poblaciones, así como para la canalización de las mismas; casas de educación, instrucción, beneficencia y corrección; templos y cementerios; instalaciones eléctricas de todo género, bien sea que el Congreso, el Ejecutivo ó los Concejos Municipales apropien fondos para tales obras ó que ellas se ejecuten mediante erogaciones populares.

Art. 42. Una vez ordenada la ejecución de una obra, el Gobernador de la provincia, si se tratase de una nacional ó provincial ó el Jefe Político si de una cantonal, se presentará ante un Juez competente pidiendo que el dueño de la cosa que se trata de expropiar nombre un perito dentro del perentorio término de dos días para que, junto con el que haya designado el solicitante, proceda al avalúo y tasación de la cosa y de todos los daños y perjuicios.

Los peritos nombrados por las partes, no podrán ser recusados; y dentro del término fatal de treinta días, presentarán su informe con el avalúo respectivo.

Art. 43. Los peritos, al verificar sus avalúos y tasaciones, deberán tomar como base el catastro de la propiedad territorial y

además en consideración el mayor valor ó los beneficios que reporta el dueño de la cosa de cuya expropiación se trata.

Art. 44. En los casos de apertura ó refección de vías públicas, se presume que el valor de la faja de terreno ocupado por el camino, equivale al beneficio que reporta su dueño; pero si se comprobare lo contrario, se pagará la diferencia del valor por la autoridad que hubiese ordenado la obra.

Art. 45. Presentado el avalúo por los peritos, el Juez pronunciará sentencia, sin otra sustanciación, en el término de tres días. Esta sentencia es apelable, y el superior fallará por los méritos del proceso, sin más recurso que el de queja.

Art. 46. En los casos en que se trate de expropiación de la mayor parte de un canal de aguas ó de los terrenos de un predio, el dueño podrá pedir como indemnización el valor total del predio.

Art. 47. Mientras el dueño no reciba el precio y el valor de los daños y perjuicios, no está obligado á entregar la cosa ni el Juez lo permitirá.

Art. 48. Si violando los artículos anteriores se dispusiera de la propiedad privada, el dueño podrá usar de la acción de despojo ante la Corte Suprema, si se ha ejecutado por orden del Gobierno, ó si éste no impide el despojo causado por sus agentes, después de tener conocimiento de ello.

Art. 49. Si el despojo proviene de las autoridades políticas subalternas, el interesado ocurrirá á la Corte Superior respectiva para que ésta lo proteja, ora incitando al Gobernador á que cumpla ó haga cumplir las disposiciones de esta sección, sin que entretanto pueda ocuparse la propiedad privada, ora dando cuenta al Poder Ejecutivo con los antecedentes respectivos, para los efectos legales.

Art. 50. Ninguna acción de un tercero puede entorpecer el curso del juicio de expropiación.

Art. 51. Estos juicios se sustanciarán en papel simple y no causarán derechos de ninguna clase para los que en ellos intervengan en calidad de empleados ó funcionarios públicos.

Art. 52. Todo lo dicho en este capítulo acerca de la expropiación, es también aplicable al uso que quisiera hacerse de la propiedad privada.

CAPITULO X

Disposiciones Generales

Art. 53. Los empleados de obras públicas que, directa ó indirectamente, tomaren á su cargo una empresa ó contrataren una obra pública de las mencionadas en esta ley, serán destituidos del cargo y castigados por el Ejecutivo con una multa, hasta de mil sucres.

Art. 54. Los Concejos Municipales, las Juntas de Hacienda y cualesquiera otras personas naturales ó jurídicas á quienes por la ley ó por algún decreto especial se les hubiese encomendado alguna obra pública, cesan en el ejercicio de sus funciones sobre la materia, desde la promulgación de la presente ley.

No obstante lo dispuesto en este artículo, los Tesoreros Fiscales ó Municipales ó Colectores de las diversas Juntas establecidas, continuarán en el ejercicio de sus cargos, investidos de la jurisdicción coactiva, hasta el 31 de Diciembre del presente año.

Art. 55. Todas las cantidades asignadas en el presupuesto nacional ó por leyes ó decretos especiales para alguna obra pública provincial ó cantonal, y que existen ó debieran existir en caja en las Tesorerías ó Colecturías, deberán ingresar el 1º de Enero de 1906 á la Colecturía de Obras Públicas en cada Provincia, previa la liquidación ó arqueo conforme á las órdenes que dictará el Ejecutivo.

Art. 56. Deróganse todas las leyes y decretos que se opongan á la presente.



Ferrocarril de Esmeraldas

Gonzalo S. Córdova, en representación del Gobierno del Ecuador, y debidamente autorizado por el Sr. Presidente de la República, por una parte; y por otra el Sr. Barón Baudouín Van Dedem, por su propio derecho y como representante de un Sindicato franco-ecuatoriano, convienen en celebrar un contrato con arreglo á las siguientes bases:

I

a) El Sr. Barón Baudouín Van Dedem construirá por sí ó por medio de una Compañía, á nombre del Sindicato franco-ecuatoriano, un ferrocarril que, partiendo de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas (á orillas del Pacífico), termine en la Capital de la República, pasando por Ibarra.

Este ferrocarril será de tracción eléctrica ó á vapor, y su línea, simple ó doble, tendrá una anchura mínima de cuarenta y dos pulgadas inglesas, ó sea un metro sesenta y cinco milímetros (m. 1.065).

Harán el trazo de la línea los ingenieros de la Empresa, de acuerdo con el que nombre el Gobierno por su parte; y los trabajos comenzarán dentro de treinta días de haber sido aprobados por éste los trazos y planos.

b) El Barón Van Dedem, ó la Compañía á quien éste traspase sus derechos, construirá en el puerto de San Lorenzo, punto de partida del ferrocarril, diques, muelles, docks y más obras complementarias, de manera que en alta marea puedan abordar cómodamente y sin dificultad alguna buques y vapores de capacidad mayor que la de mil quinientas toneladas.

Construirá también el Barón Van Dedem, ó la Compañía cesionaria, dos faros de una potencia de dos mil bujías cada uno, á fin de favorecer el movimiento de las embarcaciones.

c) La Empresa establecerá en toda la vía del ferrocarril una línea telegráfica de dos hilos para el servicio público, como también las estaciones necesarias y las oficinas que á estas correspondan. Para su servicio particular podrá establecer las líneas telegráficas y telefónicas que estime necesarias.

d) 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 del peso de cincuenta y cinco libras por yarda; y los demás materiales fijos y rodantes, de buena calidad, la que la calificará el Ingeniero de Gobierno, en la línea.

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

f) La Empresa hará la rebaja del cincuenta por ciento, del valor de los pasajes, á los empleados de Gobierno que viajaren en comisión del servicio, á los militares, marineros y agentes de Policía, que, en cuerpo, ó individualmente, tuvieren el respectivo pasaporte.

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

g) La Empresa concederá gratis trenes expresos para el Presidente y Vicepresidente de la República y para los Ministros de Estado. Los Senadores y Diputados, Subsecretarios de Estado, Gobernadores de provincia dentro del territorio de su jurisdicción, Agentes Diplomáticos, Cónsules y Vicecónsules naciones y extranjeros tendrán pasaje libre; y por los equipajes de éstos, se abonará la mitad del valor que fije la tarifa.

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

i) Los trabajos deberán comenzar dentro de un año contado desde el día en que se firme el contrato; de otra suerte, el Gobierno podrá declarar caducado dicho contrato.

j) La obra deberá estar concluida dentro del término de ocho años que han de contarse desde la fecha de este contrato, y sólo será prorrogable dicho término cuando por fuerza mayor ó caso fortuito, la Empresa se viera obligada á suspender los trabajos. En este caso, el plazo estipulado se prolongará añadiéndole un tiempo igual al doble de la suspensión de la obra.

II

El Estado concede á la Empresa:

a) La libre explotación de los diques, muelles, docks y más obras complementarias construídas en el puerto de San Lorenzo, como también la de la línea férrea en toda su extensión.

b) La propiedad del derecho de vía, ó sea veinte metros de cada lado del camino en los terrenos baldíos, y ocho metros en los de propiedad particular. La expropiación de estos últimos, la hará el Gobierno por cuenta de la Compañía.

c) Los terrenos necesarios para el establecimiento de oficinas, talleres, estaciones, almacenes y más edificios para la cons-

trucción y explotación del Ferrocarril y para las líneas telegráficas ó telefónicas, entendiéndose que, cuando dichas instalaciones hayan de hacerse en propiedades particulares, será la Empresa la que pague el valor de estas, 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 los 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 deban introducirse y la cuantía de los mismos serán determinados por el Ingeniero de Gobierno, para el efecto de la exención.

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 Compañía por la inobservancia de estas concesiones aumentará el plazo de los ocho años fijados para la conclusión de la obra en un tiempo doble del que se hubiese perdido por causa del perjuicio.

f) El uso gratuito de los telégrafos y teléfonos pertenecientes al Gobierno, mientras duren los trabajos, para asuntos que se relacionen con la obra.

g) La facultad de utilizar los manantiales y caídas de agua del dominio del Estado, respetando 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 Compañía, desde que el puerto de San Lorenzo 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 dicho cruzamiento con un ángulo inferior al de (45°) cuarenta y cinco grados; ó por medio de túneles y puentes levadizos, cuando la línea cruce las carreteras ó caminos á un nivel inferior ó superior de estos, 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 Compañía los planos de la localización definitiva de la línea á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

k) La facultad de aprovechar de 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, sin que los gravámenes é impuestos fiscales excedan del valor fijado para otras empresas ya establecidas en el país.

III

a) Fijase el valor del Ferrocarril y el de los muelles, diques, docks y más obras complementarias del puerto de San Lorenzo en la suma de diez millones de sures plata, y el Gobierno garantiza con los productos disponibles de las aduanas de Manabí, Tulcán y Esmeraldas, inclusive la que ha de constituirse en el nuevo puerto de San Lorenzo, el interés del cuatro por ciento anual sobre esa suma, por el término de treinta y tres años.

b) El interés del cuatro por ciento anual que el Gobierno garantiza al Barón Baudouín Van Dedem, ó á la Empresa que lo represente, comenzará á correr á medida que la Empresa concluya y entregue al servicio público los muelles, diques, docks y más obras complementarias del puerto, así como cada una de las secciones kilométricas del Ferrocarril.

c) Si los gastos efectivos de la Compañía representasen una cantidad inferior á la que se ha señalado, la garantía del Gobierno por el interés del cuatro por ciento, será otorgada solamente sobre la suma realmente invertida.

d) El cincuenta por ciento del producto neto de la explotación de los muelles, diques, etc., del puerto, como también de la línea ferrocarrilera, se destinará á la reparación de la obra y á los gastos que dicha explotación demande; y las cincuenta unidades restantes se aplicarán al pago del interés del cuatro por ciento sobre los capitales invertidos.

Si estas cincuenta unidades no bastasen para el pago del interés, el Gobierno cubrirá la cantidad que, sumada á las cincuenta unidades, complete el valor del interés sobre los capitales que no hayan invertido.

e) 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, se distribuirá en esta forma: dos tercios para la Empresa y uno para el Fisco.

f) 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.

g) 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.

h) Las tarifas de fletes, pasajes y transportes, se fijarán de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, y no podrán ser menores que la de otras empresas ya establecidas en la República.

IV

a) El capital invertido en la obra del Ferrocarril y en la de muelles, diques, docks, etc., capital que no excederá en ningún caso de diez millones de sucres plata, se amortizará con el pago de un cuatro por ciento, por una sola vez, en terrenos baldíos de un valor equivalente al de esa fracción. Dichos terrenos estarán situados en las zonas que atraviese la línea del Ferrocarril ó en otros lugares que la Empresa designe, con excepción del Archipiélago de Colón, y la entrega se hará con arreglo á la Ley sobre terrenos baldíos.

La amortización, en la forma estipulada podrá hacerse á medida que la Empresa concluya y entregue al servicio público los muelles, diques, docks y más obras complementarias del puerto de San Lorenzo, así como las secciones kilométricas del Ferrocarril.

b) La Empresa colonizará los terrenos baldíos concedidos, ya poniéndolos en explotación ó ya creando pueblos en las condiciones de la habitabilidad moderna, y procurándoles los elementos necesarios para asegurar su desarrollo y el del comercio en general.

Si dentro del plazo de cuatro 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 de los valores de la amortización.

c) 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.

d) No podrá la Empresa traer colonos de la raza negra y omarilla.

e) El Gobierno concede á los colonos, durante los cinco primeros años, la exención de impuestos personales y territoriales, y les asegura las garantías de la Constitución y de las leyes.

f) Los hijos de colonos que nazcan en el territorio de la República, serán ecuatorianos, y su educación será dada por la Empresa á la cual le toca el derecho de sostener la enseñanza.

g) En el primer trimestre de cada año, la Empresa elevará al Gobierno un informe acerca de la situación material y moral de la colonización.

V

a) La línea férrea en toda su extensión, con sus ramales y dependencias, y los diques, muelles, docks del puerto de San Lorenzo, en buen estado de servicio, pasarán á ser de propiedad del Estado á los setenta y cinco años de explotación por cuenta de la Empresa, entendiéndose que el plazo mencionado comenzará á correr desde la fecha en que toda la línea, concluída, se haya abierto al servicio público.

Sólo se excepcionarán los ramales especialmente destinados para la explotación de minas, que pertenezcan á la Empresa.

b) Terminado el plazo de treinta y tres años, fijado para el pago del interés anual del cuatro por ciento, el Gobierno continuará percibiendo la tercera parte del producto de la explotación, deducido, previamente, el cincuenta por ciento que se destina para los gastos que ella demande y para reparaciones de la obra, por el tiempo que ésta y todas sus dependencias permanezcan explotadas por la Compañía.

c) Los derechos que el presente contrato concede á la Empresa no los podrá ésta traspasar ni ceder á ningún Estado ni Gobierno.

d) Las dificultades que sobrevinieren relativante á la construcción y explotación del Ferrocarril, como también á la interpretación de los términos del presente contrato, se solucionarán por árbitros arbitradores nombradores, uno por cada parte contratante. En caso de desacuerdo de los dos árbitros, éstos nombrarán un tercero, cuyo fallo será inapelable.

e) Para el cumplimiento de este contrato, la Empresa constituye la garantía del dos por ciento, de acuerdo con el Decreto Legislativo de 5 de Octubre de 1900, sobre los diez millones de sucres plata, en que se fija el valor de la construcción de la obra.

f) 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.

g) El presente contrato, celebrado *ad-referendum*, será sometido á la aprobación de la próxima Legislatura.

Quito, á 7 de Noviembre de 1904.

B. Van Dedem.

G. S. Córdova.

P. de Sainte Marie.



Muelle de Guayaquil.

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, á ocho de mayo de mil novecientos cinco; ante mí el Escribano Fernando Avilés Flores y los testigos que suscriben, comparecen por una parte, el señor doctor don Rafael Gómez de la Torre, Gobernador de la provincia de Pichincha, á nombre y en representación del Supremo Gobierno, á virtud de la autorización acordada por el señor Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo, según aparece del oficio que, bajo el número doscientos cuarenta y siete, se me ha dirigido en el día de hoy, oficio que se acompaña á este Registro como documento habilitante; y por otra, el señor don Ernesto Franco, Ingeniero civil, por sus propios derechos: el primero de los comparecientes casado, y soltero el segundo; ambos mayores de edad y de este vecindario. á quienes conozco y de que doy fe, y dicen: que declaran sin valor alguno la escritura que en cuatro del presente mes y año otorgaron ante mí el Supremo Gobierno y el señor Ernesto Franco, relativa al contrato celebrado para la construcción del muelle fiscal de Guayaquil, por cuanto dicha escritura ha contenido errores que posteriormente se han conocido; y que celebran la presente, en los términos de la minuta que me entregan, cuyo tenor es éste:—
"Contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y Ernesto Franco, ingeniero civil, para la construcción del muelle fiscal de Guayaquil.—Artículo primero.—Ernesto Franco, ó quienes sus derechos representaren, construirán y pondrán al servicio público, en el puerto de Guayaquil, un muelle de fierro, piso de madera y cubierta de fierro acanalado, sujetándose á los planos y especificaciones adjuntos á este contrato.—Artículo segundo.—Se autoriza al contratista para cobrar por el término de treinta y tres años, contados desde el día en que se ponga al servicio público el citado muelle, los impuestos siguientes: seis por ciento por muellaje sobre los derechos de importación; tres sures cincuenta centavos por muellaje y conducción por cada tonelada de importación, computándose la tonelada por mil kilos, de peso ó por cuarenta pies cúbicos de volúmen, á elección de los empresarios. Las mercaderías que se reembarcaren y que no hubiesen causado derechos de

importación, pagarán por muellaje tres sucres por cada tonelada de peso ó medida, conforme á lo expuesto.—Artículo tercero.—Para el embarque de la carga destinada á la exportación se hará uso del ferrocarril que al efecto se construirá en toda la extensión del malecón, desde la Planchada hasta la avenida Olmedo, y aquél recibirá la carga en los carros destinados á este objeto, los que serán llevados al muelle para el embarque.—Por este servicio de embarque se cobrará á razón de tres sucres cincuenta centavos por tonelada de mil kilos, ó por cuarenta pies cúbicos de volúmen de las mercaderías y frutos que se exporten. El impuesto sobre frutos nacionales se cobrará siempre por tonelada de peso. El ancho de la vía férrea será igual al del ferrocarril de la nueva Aduana.—Artículo cuarto.—Exceptúanse del pago de los derechos de muellaje, ó sea del seis por ciento sobre la importación, los efectos destinados al servicio del Supremo Gobierno, al del Cuerpo contra incendios, á las casas de Beneficencia, á los Agentes diplomáticos en los casos de exoneración por parte del Gobierno, y al ferrocarril del Sur en los casos del contrato.—Artículo quinto.—Las naves que traigan exclusivamente cargamentos de sal, carbón, madera, ferrocarriles y maquinarias completas, podrán descargar donde lo soliciten, con permiso del Administrador de Aduana, quedando exonerados del impuesto de dos sucres por conducción.—Artículo sexto.—Los impuestos prefijados se cobrarán directamente por los empresarios, para lo cual se tomará por base, para las respectivas liquidaciones, el peso ó valor declarados en los conocimientos y facturas consulares. El impuesto de tres sucres cincuenta centavos por muellaje y conducción, será cubierto de la manera siguiente: cincuenta centavos por tonelada, por el capitán ó agente de la nave, y los tres sucres restantes por el consignatario designado en la respectiva factura ó conocimiento. El impuesto del seis por ciento sobre los derechos de importación será cubierto de acuerdo con el aforo de Aduana.—Artículo séptimo.—Los empresarios harán, durante el tiempo que se fija en el artículo segundo, el servicio de carga y descarga de todas las mercaderías que se movilizan por el puerto nombrado; para cuyo efecto, toda nave que traiga carga procedente del Exterior, estará obligada á descargar en el muelle, y asimismo toda nave que lleve carga para el Exterior estará obligada á cargar en el muelle.—Artículo octavo.—Los impuestos del muelle se pagarán en moneda legal; pero nunca con la de circulación forsoza, caso de que alguna vez la hubiere.—Artículo noveno.—Las horas para el servicio público en el muelle, serán de seis ante meridiem á seis post meridiem. Caso de servicio nocturno, á solicitud, por escrito, del interesado y con permiso del Administrador de Aduana, se pagará un recargo del cincuenta por ciento; pero dicho servicio no se hará después de las doce de la noche.—Artículo décimo.—La Aduana tendrá el deber de recibir diariamente la carga que el muelle le entregare otorgando los debidos recibos. La responsabilidad del muelle cesará desde que se entregare la carga á la Aduana, así como por fuerza mayor ó caso fortuito. El muelle entregará la carga cuarenta y ocho horas después de su desembar-

que, y de preferencia la carga que le pida el Administrador de Aduana, caso de que ésta estuviere sobre el muelle.—Artículo undécimo.—El muelle se construirá conforme á los sistemas modernos, adecuados á la naturaleza del río Guayas, á saber: (a) Tendrá mil quinientos pies de extensión, y se construirá en el lugar ya escogido por el Gobierno. (b) Los pilares serán de fierro, atornillados á una profundidad de quince pies en el fondo del río, para asegurar la solidez del muelle y la rigidez del sistema. (c) Estos pilares ó columnas se rellenarán con el mejor concreto, y serán unidos entre sí por medio de anillos y contrafuertes de acero. (d) Las vigas de la plataforma que soportarán el piso serán de acero I. (e) El piso será de pino, de roble ó de cualquiera otra madera de primera, de tres pulgadas de espesor. (f) El muelle estará dotado de los balones ó defensas necesarias en toda su extensión. (g) La sección trasversal que unirá el muelle con el malecón, tendrá la longitud necesaria á fin de que la parte interior del muelle ofrezca la profundidad suficiente para buques veleros y vapores de mayor calado. (h) La resistencia del muelle estará calculada para soportar un peso constante hasta de once millones quinientos mil kilogramos en el almacén ó parte cubierta. (i) Tendrá toda la maquinaria indispensable para descargar en doce horas de trabajo hasta mil quinientas toneladas de mercadería. (j) Estará cubierto con fierro acanalado en toda la extensión útil, de tal suerte que puedan acoderarse sin estorbo los más grandes vapores de carga ó pasajeros; tendrá los almacenes necesarios, así como las oficinas de administración y dirección, para el despacho y guarda de equipajes y para la Capitanía y el Resguardo. (k) Será provisto y servido por una línea férrea que le pondrá en comunicación con los almacenes fiscales y el malecón, en toda su extensión; debiendo hacerse el servicio por medio de locomotoras y carros adecuados. (l) *Máquinas y útiles:* el tren de servicio constará de dos locomotoras del peso de diez toneladas cada una, para arrastrar, con una velocidad de diez kilómetros por hora, ciento cincuenta y cinco toneladas de peso. Cien carros de cubierta movable para cargar cada uno un peso de cinco mil kilos, con frenos de mano y armazón exterior movable. Los rieles de la vía férrea serán de acero, del peso de cinco kilos por metro. Un puente para pasar los carros cargados hasta de veinte toneladas de peso. Seis romanas portátiles para pesar cada una hasta mil kilos. Cuatro grúas á vapor, aire comprimido ó hidráulica, para levantar hasta diez toneladas de peso, cada una provista de su motor y montadas en sus carros articulados. Una grúa á vapor, aire comprimido, hidráulica ó manual, para levantar hasta veinte toneladas de peso. Una caldera á vapor, tubular á circulación, de potencia de treinta y cinco caballos de vapor con sus accesorios. Una bomba de mano contra incendios, montada sobre carro. Dos bombas á vapor contra incendios, provistas de mangueras y pitones. Una máquina horizontal á vapor de treinta caballos de fuerza. Dos lanchas á vapor remolcadoras, para el servicio de acoderamiento de buques. Las máquinas y herramientas necesarias para un taller de reparaciones. Carretillas, cadenas, ganchos,

anclas, poleas, calabrotes, faros, linternas, tuercas, tornillos, herramientas, muebles y útiles para las oficinas. Estará alumbrado con gas ó luz eléctrica y dotado de un faro en cada extremo para evitar accidentes á las embarcaciones.—Artículo duodécimo.—El Supremo Gobierno concede á la empresa, para este fin, el uso de la ribera del río en toda la extensión que se requiera, y se le entregará completamente libre de muelles y balzas.—Artículo décimo tercero.—Mientras convenga al Supremo Gobierno el muelle que tiene en la actualidad, se hará por él el servicio de cabotaje, el de la carga de cubierta que traigan los vapores [caso que no esté afectada á derechos] y el tráfico de pasajeros y de sus equipajes, siempre que la administración sea hecha por el Gobierno directamente; de lo contrario, la administración se hará por la empresa del muelle, según la tarifa que se acordare con el Gobierno.—Artículo décimo cuarto.—Se concede la importación libre de derechos fiscales y municipales de todo el material para la construcción del muelle, casas, ferrocarril, así como las locomotoras, carros, calderas, winches, bombas, carretillas, romanas, grúas, faros, remolcadoras, material y aparatos para alumbrado, puentes, durmientes, cabrias, cobre, estanques, madera en vigas y en tablas, puertas, ventanas, pinturas, todo, en fin, cuanto sea necesario para las construcciones contratadas.—Artículo décimo quinto.—La construcción del muelle se verificará dentro del plazo de tres años, contados desde que se extienda la respectiva escritura; pero si por casos fortuitos ó inconvenientes imprevistos no pudiera concluirse dentro de dicho plazo, el Gobierno concederá la prórroga necesaria para la conclusión de la obra, en vista de las causas que hubiesen motivado el retardo y del estado de los trabajos; pero dicha prórroga no pasará de seis meses. Se dará por caducado este contrato si la obra no se hubiere comenzado diez y ocho meses después de firmada la escritura definitiva.—Artículo décimo sexto.—La empresa se compromete á verificar los embarques del material para la obra, diez meses después de firmado este contrato, y si así no lo hiciere, pagará al Gobierno diez mil sucres de multa por el atraso, siendo entendido que el aviso de embarque será dado por el Cónsul del Ecuador en el puerto donde éste se verique. Además, la empresa pagará al Gobierno una multa de trescientos mil sucres por cada año de atraso si, vencido el plazo fijado en este contrato, no se hubiere concluído la obra. Se comprenderá que no han corrido los términos de que trata la primera y segunda parte de este artículo, siempre que sobrevinieren accidentes ocasionados por fuerza mayor ó caso fortuito, debidamente justificados.—Artículo décimo séptimo.—El muelle pagará sus dividendos al Gobierno, los sueldos á sus empleados, gastos de explotación y conservación, y cuentas con el público, todo en moneda legal; pero nunca en billetes de circulación forzosa, si los hubiere.—Artículo décimo octavo.—Vencido el plazo de esta concesión, el muelle pasará á ser de propiedad del Estado, con todos sus enseres, maquinarias, ferrocarril, útiles, etc., inclusive las casas, mobiliario de oficinas, y, en fin, todo lo que sea perteneciente al muelle, en buen estado de servicio, sin remuneración alguna por parte del Gobierno.—Artículo décimo

noveno.—Las remolcadoras del muelle harán el servicio de acodamiento y remolque de los buques y vapores que deben cargar y descargar en el muelle; servicio que será remunerado según la tarifa que se acordare con el Gobierno.—Artículo vigésimo.—Ernesto Franco podrá asociarse á otras personas, formar una compañía anónima, para llevar á cabo esta empresa, la que se denominará “Compañía del Muelle de Guayaquil”.—Artículo vigésimo primero.—La compañía que se formare, para los efectos de sus relaciones con el público y con el Gobierno, se regirá por las prescripciones establecidas en el Código de Comercio ecuatoriano.—Artículo vigésimo segundo.—El capital de la empresa será hasta de un millón de pesos, oro americano, que ganará el seis por ciento de interés anual y el uno por ciento de amortización. El servicio de interés y amortización se hará sólo por lo invertido.—Artículo vigésimo tercero.—Cada semestre se practicará un balance general de la Compañía, y la utilidad que de él resultare, después de pagados todos los gastos y cubierto el servicio de interés y amortización del capital, se repartirá entre el Supremo Gobierno y la empresa, en esta forma: al Gobierno le corresponderá el sesenta por ciento de utilidad líquida, y á la empresa el cuarenta por ciento.—Artículo vigésimo cuarto.—El Gobierno constituye como garantía para el servicio de intereses sobre el capital y para su amortización, en el término de la concesión, el seis por ciento sobre los derechos de importación y los impuestos fijados en el presente contrato; y, al efecto, los traspasa á la empresa por los treinta y tres años mencionados.—Artículo vigésimo quinto.—Los empleados en la administración y explotación del muelle serán nombrados de común acuerdo entre el Ejecutivo y la empresa. De igual modo, se determinarán el número de dichos empleados y sus sueldos. El jefe de la cuadrilla de Aduana será nombrado exclusivamente por el Gobierno. Este empleado y su respectiva cuadrilla dependen directamente de la Administración de Aduana, y son completamente independientes de la empresa del muelle.—Artículo vigésimo sexto.—La Administración general y seccional del muelle correrá á cargo de la empresa, teniendo el Ejecutivo la facultad de nombrar un empleado ó una comisión para que revise la contabilidad de la empresa, sin que esta facultad pueda entorpecer en manera alguna la administración que esta cláusula concede á la empresa.—Artículo vigésimo séptimo.—El Gobierno reglamentará el Resguardo en el servicio del muelle, con el objeto de evitar el contrabando y lo que sea necesario para el mejor servicio de la administración.—Artículo vigésimo octavo.—Prohíbese en lo absoluto á la empresa que pueda aplicar para usos particulares ó ponga en venta los materiales ú otros objetos que se hayan introducido libres de derechos para el muelle, so pena de pagar una multa de ciento á mil suces, sin perjuicio de la pérdida, en favor del Fisco, de los objetos y materiales antedichos.—Artículo vigésimo noveno.—En las refeciones ordinarias, la empresa mandará el presupuesto á la comisión permanente ú ocasional, nombrada por el Ejecutivo; mas en las extraordinarias é imprevistas sólo estará obligada á dar aviso de la obra y su costo á la comisión antedicha.—Artículo trigésimo.—El

Ingeniero ó la comisión que el Gobierno designare informará sobre la construcción del muelle y su conservación, cada vez que el Gobierno lo desee, para los efectos de la comprobación de que la ejecución y conservación de la obra se verifican de acuerdo con el contrato.—Artículo trigésimo primero.—Las diferencias que se suscitaren entre el Gobierno y la empresa serán resueltas por árbitros arbitradores, amigables componedores y con sujeción á las leyes del país.—Artículo trigésimo segundo.—Ernesto Franco cumplirá con lo dispuesto en el Decreto legislativo de cinco de Octubre de mil novecientos.—(Hasta aquí la minuta).—Prosiguiendo los contratantes, ratifican cuanto se expresa en la minuta transcrita, prometiendo cumplir y guardar fielmente todas y cada una de sus cláusulas.—El título que, legitimando la personería del señor doctor don Rafael Gómez de la Torre, acredita que ha sido este señor nombrado Gobernador de la provincia de Pichincha, es de este tenor:—“Quito, á dos de Noviembre de mil novecientos cuatro.—Señor doctor don Rafael Gómez de la Torre.—El señor Presidente de la República, por acuerdo número ochocientos seis de esta fecha, ha tenido á bien nombrar á usted para Gobernador de la provincia de Pichincha.—Sírvese, por tanto, usted prestar ante la autoridad correspondiente la promesa constitucional para entrar al ejercicio del referido cargo.—Dios y Libertad, G. S. Córdova.—(Hasta aquí el nombramiento).—Se agrega el “Registro Oficial” en el que se halla publicado el Decreto legislativo que autoriza al Poder Ejecutivo para la celebración de este contrato.—Para este otorgamiento se observaron los preceptos legales del caso, y prevenidos de la inscripción y leída que les fue esta escritura á los otorgantes por mí el Escribano, en presencia de los testigos, se ratificaron, quedando facultado el señor Ernesto Franco para hacerla inscribir en el cantón de Guayaquil, y para constancia firman en unidad de acto conmigo y con dichos testigos que son los señores Víctor Carrera Andrade, Luis Lalamals y Luis Fernando Rañón, de este vecindario y mayores de edad, á quienes también conozco de que doy fe.—Rafael Gómez de la Torre.—E. Franco.—Víctor Carrera Andrade.—Luis Lalamals.—Luis F. Rañón.—El Escribano, Fernando Avilés F.—Número doscientos cuarenta y siete.—República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Pichincha.—Quito, á ocho de Mayo de mil novecientos cinco.—Señor Escribano Fernando Avilés F.:—El señor Ministro de lo Interior y Obras Públicas, en oficio número doscientos treinta y uno, de hoy, me dice:—“De acuerdo con las condiciones de la minuta, dignese elevar á escritura pública el contrato de que habla el acuerdo aquí transcrito.—Número cuatrocientos.—El Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo.—En uso de la facultad que le concede el Decreto legislativo de diez y siete de Octubre de mil novecientos cuatro, y con vista del informe del señor Director General de Obras Públicas, constante en el oficio número ochenta y ocho de catorce de Abril de este año, dirigido al señor Ministro del ramo;—Acuerda:—Autorizar al señor Ministro de Instrucción Pública, encargado del Despacho de lo Interior y Obras Públicas, para que ordene al señor Gobernador de Pichin-

cha que, á nombre del Gobierno, celebre con el Ingeniero civil, señor don Ernesto Franco, un contrato para la construcción del muelle fiscal de Guayaquil.—Palacio etcétera.—Rúbrica del Vicepresidente.—El Ministro encargado del Despacho de Obras Públicas. L. A. Martínez.—Le remito un ejemplar del "Registro Oficial" en que corre publicado el Decreto legislativo á que el acuerdo se refiere; y sírvase usted enviar oportunamente una copia de la escritura otorgada.—Dios, etcétera.—El Ministro de Instrucción Pública, encargado del Despacho, L. A. Martínez".—Lo comunico á usted para que, de conformidad con la minuta que le acompaño, celebre la escritura del contrato para la construcción del ya dicho muelle.—Le remito el ejemplar del mencionado "Registro Oficial".—Dios y Libertad:—Rafael Gómez de la Torre.—El Congreso de la República del Ecuador,—Visto el correspondiente informe del señor Ministro de Obras Públicas, y considerando que los señores Martín Reimberg & Compañía no han cumplido con las estipulaciones del contrato celebrado para la construcción del muelle de Guayaquil.—Decreta:—Artículo único.—Facúltase al Poder Ejecutivo para que, previa liquidación, contrate la construcción del muelle de Guayaquil en las mismas ó mejores bases que las estipuladas en el contrato con los señores Martín Reimberg & Compañía.—Dado en Quito, capital de la República, á once de Octubre de mil novecientos cuatro.—El Presidente de la Cámara del Senado, Carlos Freile Z.—El Presidente de la Cámara de Diputados, Modesto A. Peñaherrera.—El Secretario de la Cámara del Senado, José María Ayora.—El Diputado Secretario de la Cámara de Diputados, Enrique Bustamante L.—Palacio Nacional, en Quito, á diez y siete de Octubre de mil novecientos cuatro.—Ejecútese.—Leonidas Plaza G.—El Ministro de lo Interior y Obras Públicas, G. S. Córdova.—Es copia.—Por el Subsecretario, el Jefe de Sección, A. C. Toledo.

Se otorgó ante mí y doy esta segunda copia, en Quito, á doce de Mayo de mil novecientos cinco.

Fernando Avilés.

Escribano público.

Palacio Legislativo.

En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, á veintidós de Julio de mil novecientos cinco; ante mí el Escribano Fernando Avilés Flores y los testigos que suscriben, comparecen: por una parte el señor doctor don Rafael Gómez de la Torre, Gobernador de la Provincia de Pichincha, á nombre y en representación del Supremo Gobierno, á virtud de la autorización acordada por el señor Presidente de la República, según aparece del oficio que, bajo el número trescientos cuarenta y cinco, se me ha dirigido en el día de antier, oficio que se acompaña á este registro como documento habilitante; y por otra el señor don Lorenzo Durini Vasallo, en nombre y representación de la sociedad comercial que gira en esta plaza bajo la razón social de "L. Durini & Hijos", en ejercicio de las facultades que le concede la cláusula tercera de la escritura del contrato social celebrado ante el Escribano señor Daniel Rodríguez, en veintiséis de Agosto del presente año, escritura que en copia, registrada en el Juzgado Consular de Comercio, é inscrita se me ha presentado, y la misma que se transcribirá en la presente; el primero de los comparecientes casado, y viudo el segundo, y ambos de este vecindario y mayores de edad, á quienes conozco de que doy fe, y dicen que elevan á escritura el contrato que contiene la minuta que me entregan, cuyo tenor es el siguiente:—BASES DEL CONTRATO para la construcción del nuevo Palacio Legislativo.—*Primera.*—La fachada será de estilo clásico y su cuerpo central estará formado de un tímpano sostenido por cuatro columnas, sobre el cual descansará un grupo alegórico de piedra artificial que significa "EL PROGRESO DEL ECUADOR MEDIANTE LA FUERZA DE LAS IDEAS Y LEYES DE SUS CIUDADANOS QUE SE REUNEN POR MANDATO DEL PUEBLO EN ESTE PALACIO". Representa el PROGRESO la figura central sostenida por el CÓNDROR DE LOS ANDES que simboliza el Ecuador. La de la derecha del PROGRESO, la IDEA, la de su izquierda la FUERZA. En los cuerpos inmediatos, á la derecha habrá el busto del Libertador SIMÓN BOLÍVAR y á la izquierda el de SUCRE. Siguen á uuo y otro lado pórticos los cuales enlazarán los cuer-

pos esquineros al central. — *Segunda.* — La distribución planimétrica ocupará todo el cuadrilátero del área disponible, de conformidad en todo con los planos aprobados por la Dirección General de Obras Públicas. — *Tercera.* — Las construcciones existentes serán demolidas y los deshechos y la tierra excavada inservibles transportados al lugar donde no estorbe. — *Cuarta.* — Se excavará el terreno hasta dejarlo al nivel de los patios existentes en el edificio antiguo. — *Quinta.* — Las paredes maestras de circunvalación exteriores é interiores descansarán sobre cimientos del ancho de un metro veinte centímetros por un metro cincuenta centímetros de profundidad; las secundarias sobre cimientos del ancho de ochenta centímetros por un metro veinte centímetros de profundidad. Si la naturaleza del terreno requiere á juicio de la Dirección General de Obras Públicas mayor profundidad que las indicadas, serán ejecutadas conforme á las indicaciones de dicha Dirección General y tendrán los contratistas un aumento, por este trabajo, de diez sures por cada metro cúbico. — *Sexta.* — Los cimientos serán construídos de piedra natural de las canteras de esta Capital, llamadas vulgarmente "piedras de medio cemento y cemento entero" y con una mezcla compuesta de una parte de cal, dos de arena y dos de arcilla (chocoto). La nivelación de los cimientos se hará en todo el ancho de estos y en toda su longitud, ya sea que deban descansar en ellos paredes maestras ó secundarias, extendiendo la primera mesa de ladrillos sobre un espesor de mezcla formado de dos partes de cal, una de cemento, tres de arena y dos de arcilla. — *Séptima.* — A las pilastras que forman los corredores del patio X en el piso subterráneo, se les colocará primeramente zócalo de piedra del país de alto de cincuenta centímetros, bien labrados, el resto será de cal y canto. — *Octava.* — Las paredes del piso subterráneo, cuyo espesor sea de sesenta centímetros á un metro, serán construídas de ladrillos de construcción y piedra; las de menos espesor lo serán de ladrillos de construcción. La mezcla que se usará para estas paredes y pilastras será compuesta de una parte de cal, dos de arena y una de arcilla. El espesor de cada muro será el indicado en los planos y proyectos aprobados por la Dirección General Obras Públicas. — *Novena.* — La superficie visible de las paredes y pilastras del piso subterráneo será bien empañetada con mezcla fina compuesta de cal, arena y arcilla. — *Décima.* — Los pavimentos de los patios, departamentos, depósitos y aceras de las calles y patios del piso subterráneo, se construirán con ladrillos de cemento sacricados en el país. Para la colocación de estos pisos se extenderá primeramente una capa de mezclón de tres centímetros de espesor, compuesta de arenón, cascajo de piedra, pedazos de ladrillos y cal; sobre dicha capa se colocarán los ladrillos pegados con una mezcla compuesta de una parte de cal, dos de arena y otra de arcilla. El cordón que deberá sostener los andenes al rededor de los patios y acera de la calle será de piedra. — *Undécima.* — Los pavimentos de los corredores **a, b, c, d, e, f, g**, del piso subterráneo, serán construídos con ladrillos de cemento prensado y colocados como los anteriores. — *Duodécima.* — En las oficinas numeradas del uno al diez y siete en el piso subterráneo, se

colocarán pavimentos de tabloncillos machimbrados del espesor de una pulgada sobre vigas de madera que descansarán sobre bases de ladrillo de altura de veinte centímetros.—*Décima tercera.*—Los cielos ó tumbados de las oficinas del uno al diez y siete y corredores **a, b, g**, se construirán con tablillas machimbradas, con una cara bien acepillada, del ancho de diez á quince centímetros y del grueso de trece milímetros, clavadas en la parte interior del enviguetado. En los corredores **c, d, e, f** y el depósito **z**, los cielos serán formados por el empañetado de los arcos de ladrillo que deben sostener los pavimentos del piso principal en dichos puntos. Los cielos de los subterráneos de las Cámaras, que serán respectivamente los locales de imprenta y depósitos, quedarán formados por los pisos y enviguetados de las Cámaras, pero se acepillarán y colocarán de un modo simétrico.—El cielo de los corredores **X**, quedará formado por los arcos de ladrillos que sostienen el pavimento del mismo en el piso principal.—*Décima cuarta.*—Las puertas para los cuartos, etcétera, serán de vidriera unos y otros de forma tablero; para los excusados serán todas de madera, las de los cuartos serán de dos hojas, y las de los excusados de una hoja, en forma de manpara, del alto de un metro cincuenta centímetros.—*Décima quinta.*—Los excusados y urinarios estarán surtidos de agua; las paredes que forman los cuartitos para los primeros serán bien empañetadas con buena mezcla; y hasta la altura de un metro cincuenta centímetros serán pintadas con pintura de esmalte. Los urinarios tendran tazas de loza y las divisiones entre ellos serán de piedra.—*Décima sexta.*—Las partes visibles de las paredes en el piso subterráneo, recibirán dos manos de pintura al temple y todas las obras de madera visibles llevarán dos manos de pintura al óleo.—*Décima séptima.*—Las paredes del piso principal serán del espesor marcado en los planos aprobados, con el mismo sistema y material indicado para las paredes del piso subterráneo. El empañetado será del mismo sistema descrito para el piso subterráneo.—*Décima octava.*—Las columnas del corredor **X** serán de hierro fundido, de diámetro de quince centímetros en la parte más gruesa. Estas mismas columnas servirán de tubos de desagüe para las aguas de la azotea **X** del segundo piso.—*Décima novena.*—Los pavimentos de las piezas numeradas del uno al diez y siete del piso principal y en las dos Cámaras, se harán de tabloncillos del espesor de una pulgada, con una cara bien acepillada, machimbrados y clavados.—En los corredores **a** y **b** del piso principal se colocarán ladrillos de cemento prensado de dos colores y colocados siguiendo el mismo sistema indicado para los corredores del piso subterráneo. Los pavimentos de los corredores **c, d, e, f, g, x** y del vestíbulo serán de esta misma clase de ladrillos.—*Vigésima.*—Los cielos de todo el piso principal se construirán de tablilla de madera del espesor de trece milímetros y del ancho de diez á quince centímetros, bien machimbrados y clavados en la parte superior del enviguetado del segundo piso.—*Vigésima primera.*—Cada pieza del piso principal llevará su correspondiente corniza y zócalo de madera de quince centímetros de altura.—*Vigésima segunda.* Las puertas de las piezas del piso principal serán de vidrieras con

dos hojas y linternilla siendo de mayor lujo y elegancia las que dan entrada directa á las Cámaras.—Los tres cancelos de la entrada serán de hierro forjado y trabajados artísticamente.—La herramienta para la colocación de las puertas será de primera clase, del tipo más moderno y seguro.—Las puertas llevarán marco y tapamarco adecuados al lugar en que se coloquen y seguirán el estilo de esas piezas ó corredores.—*Vigésima tercera.*—Para las ventanas, que serán de dos y cuatro hojas, se usará madera bien seca; los útiles de metal de esas ventanas serán de fácil manejo y de la mayor seguridad; las ventanas se colocarán en un marco de madera, el que á su vez se fijará con grampas de hierro á la pared.—*Vigésima cuarta.*—Todas las oficinas numeradas del uno al diez y siete, del piso principal, serán empapeladas con papel tapiz de buena calidad—*Vigésima quinta.*—Los corredores **a, b, f**, llevarán dos manos de pintura al óleo y toda la parte de madera visible llevará tres manos también al óleo.—*Vigésima sexta.*—En el vestíbulo y los corredores **c, d, e, g**, se harán las paredes y el zócalo correspondiente de la altura de un metro de estuque lustrado imitación mármol.—*Vigésima séptima.*—El corredor X del piso principal que comunicará la nueva construcción con el antiguo Palacio, llevará entre columna y columna baranda de hierro forjado y las paredes serán pintadas con dos manos de pintura al óleo.—*Vigésima octava.*—Las paredes del segundo piso serán construídas del espesor marcado en los planos respectivos con el mismo sistema y material indicados para los pisos inferiores; el empañetado de estas paredes seguirá el mismo sistema de las anteriormente descritas.—*Vigésima novena.*—En las oficinas números uno á diez y en el corredor **h** del segundo piso, serán los pisos de tabloncillos machimbrados, del espesor de una pulgada, con una cara bien acepillada, clavados sobre vigas de madera.—En los corredores **c, d, e**, del segundo piso se colocará pavimento de ladrillos de cemento prensado, que irá pegado á los arcos de mampostería que forman el cielo del piso principal.—En la azotea X se colocará la misma calidad de ladrillos sobre arcos de mampostería siguiendo el mismo sistema adoptado para el corredor X del primer piso.—El pavimento del Gran salón de Honor será hecho también con tabloncillos de madera machimbrados del espesor de una pulgada, colocados siguiendo el sistema de los anteriores pavimentos de madera. Del mismo modo se construirá el pavimento de las Cámaras.—*Trigésima.*—Los cielos de todo el segundo piso se construirán de madera de trece milímetros de espesor, tablillas machimbradas, con una cara bien acepillada y clavadas en las madres vigas de las tijeras de la cubierta.—Cada pieza llevará su correspondiente corniza y zócalo de madera de quince centímetros de alto.—*Trigésima primera*—Las puertas en el segundo piso serán de toma vidriera de dos hojas con linternilla, debiendo ser de tablero y mayor lujo las que dan entrada directa al Gran Salón de Honor.—Los útiles de abrir y cerrar dichas puertas serán los mismos prescritos para las del piso principal.—*Trigésima segunda*—Las ventanas del segundo piso serán de madera y de dos hojas, según su amplitud. Los útiles y sistema de colocación serán

iguales á lo prescrito para las ventanas del piso principal.—*Trigésima tercera.*—Todas las oficinas del segundo piso, números uno á diez, serán tapizadas con papel de buena calidad.—*Trigésima cuarta.*—Las paredes de los corredores **h**, en el segundo piso, serán pintadas con dos manos de pintura al óleo.—Con el mismo material se aplicarán tres manos á todas las partes visibles de madera.—*Trigésima quinta.*—La azotea X en el segundo piso llevará baranda de hierro forjado.—*Trigésima sexta.*—En los corredores **c, d, e**, del segundo piso, las paredes y zócalos respectivos de un metro de altura serán de estuque lustrado imitando mármol.—*Trigésima séptima.*—El cielo raso del Gran Salón de Honor, que será de tablillas de madera, se dividirá en tres cuadros y se le aplicarán decoraciones de cartón piedra doradas en parte. En el cuadro del centro se colocará una pintura al óleo representando la alegoría de Paz, Libertad y Progreso, ejecutada por un artista reputado. En las esquinas que forman las cornizas del cuadro central, se colocarán escudos de cartón piedra, con los nombres de los departamentos más importantes de la República y que fueren designados oportunamente.—Las decoraciones de las puertas que dan á este Salón serán de cartón piedra; y de este mismo material será el escudo del Ecuador que se colocará en un lugar adecuado.—Las ventanas que dan á la fachada del edificio serán también de madera y aseguradas igualmente á la pared por medio de un marco de madera con grampas de hierro. La parte curva será formada por una linternilla movable y los herrajes para su manejo serán de elegancia adecuada al Salón. Los vidros serán en su longitud de tantas piezas cuantas permita la estética y los que forman las linternillas de acuerdo con los de las ventanas. Al rededor de este Salón habrá un zócalo de un metro de altura, de estuque lustrado imitando mármoles; de esta misma manera se arreglarán las pilastras que correspondan á cada una de las divisiones del cielo raso y los recuadros que quedan entre éstos, serán pintados al óleo y las decoraciones serán de cartón piedra.—*Trigésima octava.*—La estructura de la gran escalera será de arcos de mampostería y viguetes de hierro, forma I, en donde lo requiera.—Los escalones y los frontalitos serán de mármol blanco jaspeado, formados en dos y tres piezas alternativamente.—La parte de la escalera que del piso principal sube al segundo, llevará balustrada de mármol.—Del lado de las paredes y en el descanso llevará zócalo también de mármol, del alto de quince centímetros. A excepción de las gradas que deberán ser simplemente terminadas de piedra pómez, todo lo demás ó sea la balaustrada y zócalo, se terminará con lustre brillante. La superficie de las paredes de este local serán concluidas con estuque lustrado; el cielo raso de tablilla de madera y todo ornamentado con cartón piedra.—*Trigésima novena.*—Las dos escaleras secundarias serán construídas de hierro fundido, en forma espiral y quedarán situadas en el lugar designado en los planos.—*Cuadragésima.*—En las Cámaras, el piso para las galerías del público será construído de madera sostenido por elegantes columnas del mismo material y en todo guardará el estilo interno de la Cámara.—Al rededor de estas galerías for-

mando parte de las paredes se colocará un zócalo de madera de dos metros de alto, construído con corniza y rodapié.—Las decoraciones de las Cámaras en su interior, en el piso parapeto, cielos de las galerías, recuadros entre pilastras y en el cielo raso de las mismas, serán de cartón piedra.—La parte central del cielo de cada Cámara será hecha con vidrios esmerilados, colocados en marcos de hierro.—Los cielos serán de madera tablilla liza, machimbrada, de trece milímetros de espesor por diez á quince centímetros de ancho. Al cielo como á la corniza de éste se le colocarán decoraciones de cartón piedra.—*Cuadragésima primera.*—Las ventanas de las Cámaras serán de cuatro hojas con dos hojas fijas; en su parte superior llevarán linternillas fijas y estarán sujetas á un marco asegurado á la pared por medio de grampas de hierro.—Las herramientas para su cerraje serán de las más modernas y de fácil manejo.—*Cuadragésima segunda.*—Todas las partes visibles de madera en las Cámaras serán pintadas con tres manos de pintura al óleo.—*Cuadragésima tercera.*—Las paredes de los corredores *c, d* y *e* del segundo piso, serán concluidas con estuque lustrado, imitación mármol, iguales á las del piso principal.—*Cuadragésima cuarta.*—El zócalo del frente principal, hasta la altura de las bases de las columnas, será hecho de piedra del país, bien labrada y de un espesor máximo de veinticinco centímetros, asegurado al resto de mampostería por medio de grampas de hierro; asimismo se colocará el zócalo de los frentes laterales, con la diferencia de que su altura será hasta el quicio de las ventanas y su espesor máximo de quince centímetros.—Los capiteles de las columnas y ornamentos del resto de la fachada serán de piedra artificial.—El empañetado de las fachadas será amartillado imitando piedra. Todas las columnas serán de mampostería y de esta mismo serán las cornizas y áticos.—La inscripción "PALACIO LEGISLATIVO" que será colocada en el piso de la corniza del cuerpo central, será formada con letras de metal doradas y bien aseguradas á la pared.—La gradería de entrada se construirá de piedra del país sobre mampostería de ladrillo.—*Cuadragésima quinta.*—De los planos aprobados se suprimirá la cúpula central marcada en el proyecto frente principal, adoptándose en lugar de ella la misma forma y material, como para el resto de la cubierta; también se cambiará la forma de las cúpulas de las Cámaras. Estas reformas indicadas en el presente artículo constarán en un nuevo plano que presentarán los contratistas para la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas.—*Cuadragésima sexta.*—La estructura del techo será de buena madera y de dimensiones proporcionadas á la resistencia que deberá ejercer por metro cuadrado. La distancia de centro á centro de cada tijera estará en relación con el ancho del cañón y la inclinación del techo.—El material de la cubierta será de planchas de hierro galvanizado, acanalado, de fabricación inglesa, de siete planchas por quintal y aproximadamente de seis pies de largo por dos de ancho. Estas planchas serán aseguradas á la armadura por medio de arandelas de plomo y clavos especiales.—La cañoa tendrá la suficiente capacidad para recibir las aguas lluvias, las cuales descargarán en los desagües por medio

de tubos de hierro galvanizado.—*Cuadragésima séptima.*—Los detalles de ejecución del proyecto serán presentados para la debida aprobación á la Dirección General de Obras Públicas, á medida que vaya avanzando la obra.—*Cuadragésima octava.*— Los trabajos se ejecutarán bajo la inspección inmediata de la Dirección General de Obras Públicas, debiendo ésta hacer sus observaciones en tiempo oportuno: ya sea sobre la construcción ó ya en lo tocante á los materiales, sujetándose á lo estipulado del contrato y los planos.—*Cuadragésima novena.*—Los materiales que resultaren de la demolición de las construcciones actuales, quedarán de propiedad de los contratistas. — *Quincuagésima.* — El plazo para la entrega de este edificio concluído y de acuerdo con las estipulaciones de este contrato y los planos aprobados por la Dirección General de Obras Públicas, será hasta el primero de Agosto de mil novecientos once, salvo casos fortuitos ó fuerza mayor.—*Quincuagésima primera.*—El Gobierno pagará á los contratistas como precio total de la obra descrita y especificada de este contrato la suma de *quinientos quince mil ochocientos sucres* (\$ 515,800) en moneda del país, legal y corriente en esta forma y dentro de los siguientes plazos: Veinte mil sucres (\$ 20 000) en el presente año á razón de cuatro mil sucres por mes, á contar desde Agosto próximo; cantidad que debe tomarse de la votada en el artículo veinticinco de la Ley de Presupuestos y cuya entrega asegura el señor Ministro de Hacienda en su oficio número ciento ochenta y ocho de seis del actual; y la cantidad restante de cuatrocientos noventa y cinco mil ochocientos sucres (\$495,800) la pagará el Gobierno por mensualidades iguales, desde el primero de Enero de mil novecientos seis hasta el treinta y uno de Julio de mil novecientos once, es decir siete mil cuatrocientos sucres por mes. Esta última cantidad deberá tomar en cuenta la próxima Legislatura y votarla en el presupuesto respectivo.—*Quincuagésima segunda.*—En caso de que el Gobierno faltare al pago de los veinte mil sucres en el presente año, en la forma y plazos estipulados, ó dejare de satisfacer en los años venideros las sumas que votare la Legislatura, queda obligado á reconocer á los contratistas el nueve por ciento de interés anual por todo el tiempo de la mora; y además tendrán los contratistas el derecho de que se aumente el plazo de la entrega de la obra por un tiempo igual al de los períodos de falta de pago.—*Quincuagésima tercera.*—En caso de falta de los contratistas á la entrega de la obra, pagarán al Gobierno una multa de mil sucres por cada mes de mora.—*Quincuagésima cuarta.*—El Gobierno retendrá el último dividendo mensual hasta que la Dirección General de Obras Públicas certifique que la obra ha sido concluída de conformidad con todas las estipulaciones de este contrato y de acuerdo con los planos aprobados por la misma Dirección General.—*Quincuagésima quinta.*—Toda cuestión que pudiera suscitarse, será resuelta sin apelación por árbitros nombrados uno por cada parte y en caso de discordia, por el laudo de un tercero nombrado por los árbitros.—El fallo arbitral será en todo caso definitivo.—*Quincuagésima sexta.*—Para los efectos determinados en la ley de cinco de Octubre de mil novecientos, suscribirán tam-

bién la escritura de contrato los señores Ramón Barba Naranjo, Enrique Gangotena y Manuel Jijón Larrea ó sus mandatarios, ó verificarán el depósito á que se refiere el artículo tercero de la citada ley de mil novecientos, á satisfacción del Gobierno.—Es copia.—El Secretario de la Dirección General de Obras Públicas. Reinaldo Arévalo.—(Hasta aquí la minuta).—Prosiguiendo los contratantes ratifican cuanto se expresa en la minuta transcrita prometiendo cumplir y guardar todas y cada una de sus cláusulas.—El título que legitimando la personería del señor doctor don Rafael Gómez de la Torre, acredita que ha sido este señor nombrado Gobernador de la Provincia de Pichincha, es de este tenor:—“Quito, á dos de Noviembre de mil novecientos cuatro.—Señor doctor don Rafael Gómez de la Torre.—El Señor Presidente de la República, por acuerdo número ochocientos seis de esta fecha ha tenido á bien nombrar á usted para Gobernador de la Provincia de Pichincha.—Sírvese, por tanto, usted prestar ante la autoridad correspondiente la promesa constitucional para entrar al ejercicio del referido cargo.—Dios y Libertad.—G. Córdova”.—(Hasta aquí el nombramiento).—La escritura de sociedad que se menciona al principio y de la cual consta la capacidad que asiste al señor Durini para otorgar este contrato se halla concebida en estos términos:—“En la ciudad de Quito, Capital de la República del Ecuador, á veintiseis de Abril de mil novecientos cinco; ante mí el Escribano Daniel Rodríguez y los testigos que suscribirán, comparecieron los señores don Lorenzo Durini Vasallo, casado, don Francisco Durini Cáseres y don Pedro Durini Cáseres, solteros, todos los otorgantes, vecinos de este lugar, mayores de edad, con la capacidad civil necesaria, á quienes de conocer doy fe, é inteligenciados de lo que disponen los artículos ciento cincuenta y cinco al ciento cincuenta y ocho inclusive, del Código de Enjuiciamientos civiles, dicen: que elevan á escritura pública el contrato de sociedad comercial, industrial, y de empresas constante en la minuta que me han entregado, y su tenor literalmente copiada es como sigue:—“Señor Escribano.—Sírvese usted extender en el registro de escrituras públicas una en la que conste lo siguiente:—*Primera.*—Lorenzo Durini Vasallo, y los hijos de éste Francisco Durini Cáseres y Pedro Durini Cáseres convienen en formar una sociedad comercial, industrial y de empresas la cual girará bajo la razón social de L. Durini & Hijos.”—*Segundo.*—La sociedad tendrá su domicilio en la ciudad de Quito, República del Ecuador, (América del Sur) y se ocupará en negocios de construcciones, industrias y comercio en general; ya sea con particulares ó el Gobierno.—*Tercero.*—Las atribuciones de cada uno de los socios son las siguientes: El señor don Lorenzo Durini se hará cargo de tratar los negocios ds construcciones, contratos, empresas, etcétera.—El señor Francisco Durini C., quedará encargado de la parte técnica, es decir: de la dirección de las obras, levantamiento de planos, cálculos, de las construcciones, etcétera, quedando á cargo del señor Pedro Durini la parte comercial, como correspondencia, atender al almacén de comercio, llevar los libros, etcétera. Esto sin perjuicio de que, en el mayor interés de la sociedad, cada uno

de los socios pueda ayudar al otro en la parte que no le corresponde.—*Cuarta.*—Es una obligación estricta de los socios no ausentarse del país más de uno á la vez, y esto siempre debe suceder de común acuerdo. Si importantes intereses de la sociedad exigieren un viaje á Europa, por parte de uno de los socios, se decidirá de común acuerdo, y en ese caso la sociedad establecerá la parte de gastos que dará al socio para el viaje.—*Quinto.*—El capital social será por ahora de diez y seis mil sucres (\$ 16.000) divididos en este modo: doce mil sucres (\$ 12.000) los pondrá don Lorenzo Durini, y dos mil sucres (\$ 2.000), cada uno de los hijos Francisco y Pedro Durini.—La suma de doce mil sucres (\$ 12.000) que don Lorenzo Durini se obliga á poner como capital, se compondrán, así: nueve mil novecientos ochenta y tres sucres noventa y dos centavos (\$ 9.983.92), activo que resulta del Balance de la casa Lorenzo Durini, que con fecha catorce del presente Abril, queda traspasada á la nueva razón social. Dos mil diez y seis sucres ocho centavos, en efectivo, efectos, mercaderías ú otros valores, cuando el giro de los negocios lo exijan.—Los dos mil sucres (\$ 2.000) que deberán poner cada uno de los hijos Francisco y Pedro Durini, serán en efectivo, efectos, mercaderías ú otros valores, cuando los negocios lo requieran.—Don Lorenzo Durini V., queda responsable por los créditos que traspasa á la nueva sociedad. Ninguno de los socios tendrá derecho á exigir intereses por el capital que está obligado á poner.—*Seato.*—Cada uno de los socios puede usar la firma social, pero de ninguna manera para negocios particulares, Todo negocio que alcance la suma doscientos sucres (\$ 200), debe ser aprobada por los tres socios.—*Séptimo.*—La duración de la sociedad será de dos años, contados desde el catorce de Abril de mil novecientos cinco, fecha en que empezaron las operaciones, y serán prolongables á voluntad de los socios.—*Octavo.*—Las utilidades como las pérdidas que resultaren de los Balances que se practicarán cada treinta y uno de Diciembre, se repartirán entre los socios, de la manera siguiente:—cuarenta y cinco por ciento ($45^{\circ}10$) para don Lorenzo Durini V:—Veintisiete y medio por ciento ($27\frac{1}{2}^{\circ}10$) para cada uno de los hijos Francisco y Pedro Durini C.—Las utilidades ó pérdidas que hubieren en el contrato, "Monumento á los Héros de la Independencia", se dividirán en la forma siguiente:—cincuenta por ciento ($50^{\circ}10$) para don Lorenzo Durini V.—Treinta por ciento ($30^{\circ}10$) para don Francisco Durini Cáseres.—Veinte por ciento ($20^{\circ}10$) para don Pedro Durini Cáseres.—*Noveno.*—De las utilidades que corresponde á cada uno de los socios, estos podrán retirar mensualmente, para sus gastos particulares, las siguientes sumas:—Doscientos sucres (\$ 200) don Lorenzo Durini V.—Ochenta sucres (\$ 80) don Francisco Durini C.—Ochenta sucres (\$ 80) don Pedro Durini C.—*Décimo.*—Ninguno de los socios puede hacer por su cuenta particular, negocios iguales ó parecidos á los de la sociedad.—*Undécima.*—Don Lorenzo Durini traspasa á la sociedad todos los contratos y negocios que tiene en esta República, con excepción del contrato que tiene con el señor don Benito Boggiano por alquiler de la casa en la Plazuela de la Alameda, del cual

queda él, único responsable.—*Décimo segundo.*—Al terminar el plazo del contrato, la sociedad se disolverá por liquidación, realizando todas las mercaderías, materiales, útiles, etcétera, del mejor modo, dando sin embargo para la compra, la preferencia á cualquiera de los socios, caso que alguno de ellos quisiera seguir con el negocio.—*Décimo tercero.*— Si para el fin de este año no hubiesen negocios que exigen la actividad de los tres socios, don Francisco podrá retirarse á Italia, renunciando á las utilidades que hubiesen en el tiempo de su ausencia; ni podrá usar durante ese lapso de tiempo, la firma social, sino para aquellos negocios que previamente se le autorizará por carta.—*Décimo cuarto.*—Las diferencias que ocurran entre los socios se resolverán por medio de un árbitro nombrado por los tres socios.—El fallo de éste en su caso es definitivo é inapelable.—*Décimo quinto.*—Para el manejo de los negocios se llevarán los libros que la ley exige y con todas las formalidades que expresa el Código mercantil".—(Hasta aquí la minuta).—Continuando los otorgantes dicen: que la ratifican en todas sus partes el contenido de la minuta preinserta que está concebida en los términos pactados y forma la esencia de este contrato, al que le dan la fuerza de una verdadera ejecutoria; y prevenidas las partes del deber que les impone el Reglamento de inscripciones, leída que les fué por mí, íntegramente á presencia de los testigos, la ratifican facultándome para la inscripción; y para constancia firman con los testigos señores Florentino Avilés, Fernando Melo y Víctor B. Jaramillo, vecinos de este lugar, mayores de edad, presentes en en unidad de acto, á quienes también conozco de que doy fe.—Lorenzo Durini V.—Francisco Durini C.—Pedro Durini C.—Testigo, Florentino Avilés.—Testigo, Fernando Melo.—Testigo, Víctor B. Jaramillo.—El Escribano, Daniel Rodríguez.—Se otorgó ante mí y doy esta primara copia signada y firmada en Quito, á veintisiete de Abril de mil novecientos cinco. [Sigue un signo].—El Escribano, Daniel Rodríguez.—Certifico: que en esta fecha, se ha registrado, en el Registro de Comercio, la escritura que antecede; consta bajo el número nueve y desde fojas veintiocho vuelta, á fojas treinta y dos de dicho Registro de este bienio; y se fijó en la pared de este despacho, en papel de sexta clase, el extracto de dicha escritura, para conservarlo fijado por el término de seis meses, de conformidad con lo dispuesto por el artículo treinta y uno del Código de Comercio.—Secretaría del Juzgado Consular de Comercio, Quito, Mayo doce de mil novecientos cinco.—Pastor A. Jácome.—Con esta fecha queda inscrita la presente escritura, en la oficina de Anotaciones de este Cantón, á fojas primera, número dos del Registro de Comercio de sexta clase, tomo vigésimo cuarto.—Quito, Junio trece de mil novecientos cinco.—El Anotador, Luis F. Mesías.—[Hasta aquí la escritura de sociedad] —Y para cumplir con lo que se establece en la cláusula quincuagésima sexta del contrato principal que contiene esta escritura, los señores L. Durini & Hijos han verificado el depósito á que se refiere el artículo tercero de la Ley de cinco de Octubre de mil novecientos, consistente en la cantidad de veintiséis mil sucres [\$ 26.000] en pagarés suscritos por los señores Enrique Gangotena, Manuel

Jijón Ascásubi, Dolores Burbano de Barba y Alfonso R. Troya, á favor de los expresados señores Lorenzo Durini & Hijos y endosados por éstos á favor del Supremo Gobierno; motivo por el cual no comparecen los señores fiadores á suscribir la escritura. Y leída que les fué esta escritura á los comparecientes por mí el Escribano en presencia de los testigos, se ratificaron y para constancia firman en unidad de acto, conmigo y con dichos testigos que son los señores Víctor Manuel Espinoza, Enrique Alvarez y Moisés Vega de este vecindario y mayores de edad, á quienes también conozco de que doy fe.—Rafael Gómez de la Torre.—L. Durini &, Hijos.—Testigo, Víctor M. Espinoza.—Testigo, Enrique Alvarez.—Testigo, M. Vega.—El Escribano, Fernando Avilés F.—Número trescientos cuarenta y cinco.—República del Ecuador.—Gobernación de la provincia de Pichincha.—Quito, á veinte de Julio de mil novecientos cinco.—Señor Escribano don Fernando Avilés F.—El señor Ministro de Obras Públicas, en oficio número trescientos cinco de ayer, me dice:—“Hoy se expidió el siguiente Acuerdo.—Número quinientos treinta y siete.—El Presidente de la República.—Previo el estudio de las diferentes propuestas elevadas al Despacho de Obras Públicas para la construcción del Palacio Legislativo; y habiéndose verificado la licitación en forma legal.—Acuerda.—Que el Gobernador de la provincia de Pichincha proceda á la celebración de una escritura pública con los señores Lorenzo Durini é Hijos, para el contrato de construcción del Palacio Legislativo, con arreglo á las cincuenta y seis bases aprobadas por el señor Director General de Obras Públicas.—Palacio etcétera —Rúbrica del Presidente.—El Ministro de Obras Públicas, G. S. Córdova.—Lo que transcribo á usted para que, de acuerdo con las bases que en copia certificada le remito, proceda, en representación del Gobierno, á lo resuelto en el Acuerdo, y remita á este Despacho la primera copia de la escritura que se otorgue:—Dios, etcétera.—G. S. Córdova.—Lo que transcribo á usted para que eleve á escritura pública la minuta que lo acompaño.—Dios y Libertad.—Rafael Gómez de la Torre.—Testado—s—no corre.—Enmendado—subterráneo—los—piso—construirá—cañón—Dirección—once—quinta—en—poner—embargo.—Entre líneas.—indicadas serán ejecutadas conforme á las—cada treinta y uno de Diciembre, se repartirán.—Valen.

Se otorgó ante mí y en fe de ello signo y firmo esta primera copia en la misma fecha.

El Escribano,

Fernando Avilés F.