

1835

E-38-1
COMP

BIBLIOTECA NACIONAL

77
28

Quito-Ecuador

FERROCARRIL

— DE —

Querto Bolivar

A

Cuenca y Loja

COMPANIA CHILENO-ECUATORIANA



IMP. Y encuadernacion "LA AMERICA".

SEÑOR PRESIDENTE

DEL HONORABLE SENADO

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

INFORMACIONES de carácter fidedigno que han sido confiadas en términos generales por los Agentes Diplomáticos y Consulares de la República Ecuatoriana, nos han hecho saber que el Gobierno del Ecuador se propone desarrollar un plan de vasta consideración para dar vida y movimiento industrial a todo el País, comenzando por la construcción de vías férreas y apertura de caminos que son la base indispensable para llevar a efecto en grande escala la explotación agrícola e industrial en las diversas zonas del territorio.

ENTRE las vías proyectadas, sabemos que se atribuye importancia especial al Ferrocarril que debe unir las ciudades de Cuenca y Loja, con Puerto Bolívar, que es la salida natural y económica de la región del Sur a la costa del Pacífico. La construcción de este ferrocarril está justificada por la riqueza y variedad de los productos agrícolas y minerales que la naturaleza ha acumulado allí; pero que hasta hoy carecen de los medios de transporte indispensables para explotarlos en las condiciones exigidas por la industria moderna.

LA importancia de esta obra es de tal consideración que nos parece excusado encarecerla al elevado criterio de ese Alto Cuerpo. — Sus resultados inmediatos se extenderían por ahora a la zona de atracción que corresponde al trazado del Ferrocarril; pero es de esperar que en un porvenir no muy lejano esté llamada a establecer una nueva vía de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico por la hoya del Amazonas.

LA ejecución de este plan considerable, comprende muchos factores que solo podrán determinarse cuando se hayan practicado los estudios técnicos indispensables para fijar el trazado y calcular el costo de construcción del ferrocarril, obras de Puertos, caminos de acceso y demás trabajos complementarios. En todo caso, puede asegurarse que será necesario disponer de

un gran capital, pues no se trata solamente de proveer a la construcción de una línea férrea, sino de dar vida a una inmensa región que está llamada a un gran porvenir, muy abundante en recursos naturales, pero falta de medios de explotación.

EL plan general de trabajos formula lo por ese Gobierno, ha despertado en nosotros el deseo de contribuir a esta obra de progreso en que está empeñada la República del Ecuador, a quien nos ligan vínculos tradicionales de afecto y simpatía que tienen su complemento indispensable y su sanción más eficaz en la armonía de los intereses económicos y en la mutua cooperación de los esfuerzos industriales. Con este propósito hemos organizado en Santiago de Chile una Compañía Chileno—Ecuatoriana, que cuenta con los elementos necesarios para constituir el capital definitivo y organizar el personal técnico que debe atender a la formación de las primeras empresas industriales. El Directorio de la Compañía cuenta en su seno a respetables capitalistas y distinguidos ingenieros a quienes el Gobierno de Chile ha confiado la ejecución de muchas obras fiscales: Ferrocarriles, Obras de Puertos, Trabajos Hidráulicos, Organización de Industrias y Estudios Mineralógicos.

PADA la naturaleza de la región que debe atravesar el Ferrocarril de Puerto Bolívar a Cuenca y Loja, hemos creído que una

Empresa particular no podría llevar a efecto una obra de tanta magnitud, que depende de tantos y tan inciertos factores, sin obtener del Gobierno Ecuatoriano concesiones equitativas que aseguren la rentabilidad suficiente para justificar la inversión del capital y asegurar a los accionistas un beneficio proporcionado a sus justas expectativas. Este margen de beneficio no debe estimarse como un mero aliciente para interesar a la Compañía sino también como una base de garantía y seguridad para el propio Gobierno del Ecuador. Para llegar a este resultado, será preciso emprender una serie de obras y trabajos complementarios que concurren al mismo fin, tales son: los ramales secundarios, caminos de acceso, obras de saneamiento y sobre todo la fundación de empresas mineras e industriales cuyos productos han de suministrar la alimentación económica de la red y el movimiento del Puerto.

EN concepto de la Compañía, la ejecución de este plan solo podría efectuarse sobre la base de algunas concesiones que van enderezadas al mismo propósito de ese Gobierno, ya que lo esencial es dar vida y fomentar la riqueza de una vasta extensión del territorio ecuatoriano.

AL proponer esas concesiones en los pliegos que acompañamos, nos es grato manifestar a ese País que ellas no están destinadas a constituir un beneficio exclusivo para los

capitalistas chilenos: Como lo dice su razón social, la Compañía Chileno—Ecuatoriana si bien dispone suficientemente de los elementos necesarios para hacer frente a la organización requerida, creería faltar a un deber de reciprocidad y lealtad internacional para con una República hermana, si no ofreciera al capital y al comercio ecuatoriano, sin restricción alguna, la participación que quiera tomar en la suscripción de sus acciones. La presencia en la Compañía y en su Directorio del mayor número de personalidades ecuatorianas sería para ella una garantía de prestigio y de seguridad para el propio Gobierno de la República.

JGNACIO LEÓN.

ARTÍCULO I^o Concédese a la Compañía Chileno—Ecuatoriana:

a] Permiso para construir y explotar un Ferrocarril a vapor o de tracción eléctrica, y de trocha de un metro desde Puerto Bolívar hasta las ciudades de Cuenca y Loja;

b] La Empresa tendrá el derecho de prolongar el Ferrocarril a cualquier punto de acceso al Amazonas; para este Ferrocarril el Estado concederá la propiedad de treinta y cinco kilómetros de terrenos a cada lado de la línea. La doble faja de terrenos así concedida

se repartirá por lotes iguales, alternados, entre el Gobierno y la Compañía;

c) El uso gratuito de los terrenos fiscales que sean necesarios para la construcción de la línea férrea, ramales, estaciones, desvíos, almacenes, talleres, maestranzas, y demás oficinas destinadas al servicio de la línea, en conformidad a los planos aprobados por el Presidente de la República;

d) Uso de las vías públicas y vecinales en las partes que la recorra o atraviese la línea;

e) La facultad de abrir pozos y de utilizar los manantiales para el servicio de las locomotoras y demás menesteres del Ferrocarril, entendiéndose que solo será de propiedad del concesionario el agua que se destina a esos consumos. En los terrenos fiscales esta concesión será gratuita;

f) Permiso para construir en Puerto Bolívar las obras necesarias para satisfacer el movimiento del Ferrocarril, debiendo el concesionario someterse a las condiciones que para su explotación fije el Presidente de la República;

g) El Muelle del Puerto Bolívar y el Ferrocarril hasta el Pasaje existentes en la Provincia del Oro, pasarán en explotación a la Empresa una vez que se hayan terminado los primeros

diez kilómetros de rieles. Entretanto la Empresa podrá usar gratuitamente de esas obras para la construcción del Ferrocarril á Ouenca y Loja.

h) Concederá a la Empresa constructora la propiedad, dentro de su zona de atracción que se estimará en cuarenta kilómetros a cada lado de la línea, de las materias primas sobre las cuales no se haya constituido título de dominio y que el Estado ha concedido hasta ahora a título gratuito. En la Provincia del Oro esta concesión no tendrá lugar en el lado Norte de la línea, pero si se extenderá por el Sur hasta el límite de la Provincia. El Estado se reservará un veinticinco por ciento de esas materias primas.

ARTICULO 2º. Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal y particulares que se necesitan para el trayecto de la línea, sus ramales, estaciones y anexos, como también para la construcción de las obras de puertos, muelles, dársenas, diques, almacenes, etc.; conforme a los planos aprobados por el Presidente de la República, siendo de cargo del concesionario el pago del valor de los terrenos de propiedad particular.

ARTICULO 3º. Serán libres de derechos de aduanas todos los materia-

les internados para la construcción de las obras;

ARTICULO 4.º Los planos del Ferrocarril y demás obras a que esta concesión se refiere, deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República dentro de un plazo de dos años para las obras del Puerto y del Ferrocarril hasta Cuenca y Loja, y de dos años más para el Ferrocarril al Oriente. Si transcurridos tres meses desde la fecha en que estos se presentaren, el Presidente de la República no decretare modificación se considerarán dichos planos como aprobados y el concesionario podrá dar principio a la ejecución de las obras.

El plazo para la iniciación y la terminación de las obras será fijado por el Presidente de la República.

Las tarifas de pasajeros y de carga serán sometidas a la aprobación del Presidente de la República;

ARTICULO 5.º Las concesiones otorgadas por la presente Ley con relación al Ferrocarril y Obras de Puerto durarán por el término de setenticinco años contados desde la fecha en que las obras deben ser entregadas al servicio público. Transcurridos dichos plazos, los muelles, dársenas, diques, y demás obras anexas al Puerto y la vía férrea con todo su equipo, pasa-

rán a ser propiedad del Estado sin gravámen alguno para éste;

ARTICULO 6º. Despues de diez años de vigencia de la concesión el Estado podrá adquirir las obras del Ferrocarril y Puerto pagando su valor a justa tasación de peritos, debiendo deducirse del precio de compra la amortización correspondiente al plazo transcurrido.

ARTICULO 7º. El Estado garantizará un interés del 6% durante un plazo de veinte años sobre el capital que se invierta en la construcción de las obras ferroviarias y las obras del Puerto, en conformidad a los planos y presupuestos q' apruebe el Presidente de la República.

SE fija en novecientas mil libras esterlinas el máximun del capital cuya inversión se garantiza. Será motivo de un Reglamento especial fijado de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, la fórmula que consulte el monto de los gastos permanentes de explotación deducidos de la entrada bruta por kilómetro. El exceso sobre esta suma se considerará como utilidad neta destinándose, en primer lugar, a reembolsar al Gobierno las sumas entregadas en pago de la garantía directa y el sobrante, despues de efectuar íntegramente este reembolso, se repartirá por partes iguales entre el Gobierno y los concesionarios.

Este Reglamento será extensivo a la explotación de las obras del Puerto.

Los concesionarios quedan facultados para emitir bonos que tendrán la garantía del Gobierno, no pudiendo las sumas que demanden su servicio anual de intereses y amortización, exceder de los compromisos contraídos por el Gobierno.

Ésta garantía será otorgada a los concesionarios por obras construídas no inferiores a veinte mil libras esterlinas y en conformidad a los planos y presupuestos aprobados por el Supremo Gobierno.

ARTICULO 8.º La Empresa quedará obligada a emplear en la construcción y explotación de sus obras hasta dos terceras partes de ciudadanos ecuatorianos.

ARTICULO 9.º Caducarán estas concesiones si las obras no se iniciaren en los plazos señalados por la Ley;

ARTICULO 10. Los derechos que confiere esta Ley con relación a las obras de Puerto y de Ferrocarril solo podrán ser transferidos a personas naturales o jurídicas domiciliadas en Ecuador y con aprobación directa del Presidente de la República;

Quito, 28 de Setiembre de 1917.

