

Sesión del 16 de ^{Nº 23} ~~Febrer~~ de 1909

A las diez de la mañana, se instaló la sesión bajo la Presidencia del Sr. Dr. Abelardo Montalvo y concurrieron los Srs. Vicepresidente, Alvarez Juan C., Alvarez Julio, Arceguí, Costales, Egas, Enriquez, Espinoza, Falconi Julio, Falconi Miguel, González, Maldonado, Marchán Ch., Merchan, Montalvo Miguel A., Moscoso, Muñoz, Ollague, Palacios, Paymiño, Payos, Sánchez, Stopper, Vascones, Villavicencio y el infrascripto Secretario.

A la Comisión 1ª de Hacienda pasó la solicitud del Sr. Dr. Rafael Rodríguez Rivera para que se ordene se le devuelvan los derechos fiscales que ha pagado a la Aduana de Mantá por un monumento funerario traído de Europa, para su señor padre Rafael Rodríguez Zambrano, y respecto del cual la Legislatura anterior le concedió al peticionario liberación de derechos.

A la 2ª del mismo ramo se encomendó el estudio de la solicitud de varios destiladores de Navagito, para que se reforme la Ley de Aguardientes, que es de poca equidad.

Se sometió después a debate el siguiente informe:

"Señor Presidente: La Comisión 1ª de Obras Públicas, en asociación del agregado Sr. Stopper, informa: que el contrato ad referendum, celebrado el 10 de Mayo último, entre el Gobierno y el Sr. Edmundo Catefort, para el abastecimiento y arreglo del puerto de Bahía de Caraquez, debe aceptarse en la forma que presenta la Comisión, salvo el mejor parecer de la Honorable Cámara. — Quito, setiembre 2 de 1909. — A. Monter de Oca. — Virgilio Stopper. — Antonio Marchán Ch. — Eusebio Man-

chez."

Para ilustrar la discusión el Dr. Presidente ordenó la lectura del contrato primitivo y de las reformas introducidas por la Comisión.

El Dr. Palacios indicó que se exprese en el contrato: 1.º - Que el domicilio de la Compañía sea en el Ecuador, sin que pueda entablar reclamación diplomática; 2.º - Que se suprima el artículo 25; y 3.º - Que el árbitro de que habla el artículo 23 sea ecuatoriano, y que en ningún caso la Compañía recurrirá a la vía diplomática.

Continuando el debate, sobre el informe el Dr. Palacios preguntó a la Comisión si ésta se había consultado con algún Ingeniero nacional acerca del valor de la obra.

El Sr. Stopper: No solamente se ha consultado, sino que, además, ha tenido a la vista el contrato para el arreglo del puerto de Pernambuco, en el Brasil.

El Dr. Palacios: Nada tenemos que ver con Pernambuco sino con nuestros derechos.

Enseguida, el mismo Dr. Palacios, con el apoyo del Sr. Egoz, hizo esta moción: "Que la Cámara de Diputados nombre tres ingenieros nacionales para que estudien técnicamente el contrato."

Sometida a debate, el Dr. Miguel Falconi dijo: Muchos contratos se han celebrado en la República, y jamás se han nombrado ingenieros. La provincia de Manabí se beneficia con el contrato materia del informe, porque el arreglo del puerto de Caraquez tiene íntima conexión con la obra del ferrocarril de ese mismo lugar a la Capital.

El Dr. Palacios: No dudo que será útil el contrato, pero es necesario que para aceptarlo se puede que se lo lleve a

cabo. Muchos contratos se han hecho, estrictamente, pero no se han cumplido. Los Diputados, preciso es confesarlo, no entendemos de ingeniería, y mal podemos, por lo mismo, aprobar el contrato sin previo dictamen de técnicos nacionales.

El Sr. Stopper: Desde 1902 se han hecho estudios técnicos para defender el puerto de Caraquez de la erosión del mar; pero hoy se ve que hay necesidad no solo de defender la población sino de construir el puerto.

Para dar el informe, los miembros de la Comisión hemos consultado con el Sr. Director de Obras Públicas, técnico en la materia; y, por lo mismo, no hay necesidad de que se nombren tres ingenieros para que den su parecer.

El Sr. Ollague: Voto con pesar que se ha festinado el procedimiento, para emitir el informe. Este es incompleto, porque pregunto yo, sobre qué base recibirá la Nación la obra después de 45 años? Dos son las épocas de la luna que influyen en la variación del mar. El perigeo y el apogeo; y en éste el mar cubre hasta cinco pies. El punto es de grande importancia para determinar el precio de la obra.

Hay otro punto: se habla en el contrato de una diferencia de diez y ocho pies, y ¿cómo se entiende esto, en la baja marea ó en la alta?

Se ha invocado por parte de la Comisión la obra del puerto de Pernambuco, pero no sabemos si sus condiciones de cada una son las mismas que las de Caraquez.

El Dr. Miguel A. Montalvo: Voy a hacer una ligera reforma a la moción del Sr. Palacios, y es la de que no sean tres los ingenieros con los que ha de consultarse la Comisión, sino uno solo, pues el Sr. Montes de Oca entiende bastante del asunto.

520
aunque no es ingeniero; y además, podría agregarse al Sr. Ollague.

Así, pues, debe dar la moción: "Que para tercer debate del contrato presente la Comisión un nuevo informe, previa consulta de un ingeniero nacional."

Aceptada la reforma por el Dr. Palacios, la moción quedó redacta en estos términos: "Que se suspenda el debate del informe, y que la Comisión presente otro más detallado para tercer debate del contrato, previa consulta de un ingeniero nacional residente en Quito nombrado por los miembros de la Comisión."

Puesta así en debate, el Sr. Stöpper expuso: "Es una vergüenza para la Cámara que se asesore de miembros extraños a ella, pues cada uno de los Diputados tiene suficiente criterio para conocer del asunto. Por otra parte, que se diga cuánto se paga al ingeniero?"

El Sr. Miguel Ángel Montalvo: Pido al Sr. Stöpper que deje de vergüenza el que la Cámara consulte a un técnico, pero tengo para mí que vergüenza debe dar resolver un asunto para discutir el cual no se tienen los conocimientos suficientes. Por lo que hago a mí, declaro con toda franqueza, que no podría votar en conciencia aunque no anticipando nada de ingeniería, y creo que todos los demás Diputados están en el mismo caso.

El Sr. Stöpper: No soy ingeniero, es verdad, pero he tenido la felicidad de salir del Ecuador, y he visto construir en otras partes obras de la naturaleza de la que se trata de hacer en el puerto de Caraquez, de manera que puedo asegurar que entiendo perfectamente acerca del contrato, sobre el cual ha informado la Comisión.

El Dr. Espinoza: Los diversos valores que se asignan al desbanque de las diferentes capas terrestres del puerto, influyen ineludablemente en el valor total de la

obra; y para apreciar este se necesitan no solo conocimientos prácticos en ingeniería hidráulica sino en geología. Yo no tengo nada de ingeniero, y por lo mismo carezco de ilustración en la materia es- toy porque se consulte el punto con técnicas nacionales.

Cerrado el debate, se aprobó la moción, quedando agregado de orden de la Presidencia, el Sr. Ullague, a la Comisión conforme a lo indicado por el Dr. Miguel A. Montalvo.

Retirado del debate el informe, pasó a segunda discusión el contrato con las reformas hechas por la Comisión y con las indicaciones del Dr. Palacios acordadas ya.

En seguida se conetió a primer debate y pasó a segundo el Proyecto de Decreto respectivo, presentado en los términos siguientes:

"El Congreso de la República del Ecuador.

Decreto:

Art: 1º Apruébase el contrato firmado por refe-
rendum entre el Supremo Gobierno y el Sr. Edmundo Catefort para el abou-
damiento y arreglo del puerto de Ba-
hia de Caraquez, en la forma siguiente:
"Artículo 1º - El Sr. Edmundo Catefort se com-
promete ya en su nombre personal, ya en
nombre de la Compañía francesa, inglesa o bel-
ga, a la que ceda sus derechos: Primero,
a hacer estudiar por un Ingeniero campe-
stete los trabajos que hay que efectuar en
la embocadura del río de Chone para per-
mitir a los buques, del mismo tonelaje
que los que actualmente entran a Gua-
yaquil, pasar por la barra y anclar en
el río, enfrente de Bahía, para efectuar
las operaciones de carga y descarga, por
medio de muelles que se construirán al
efecto - La profundidad del canal es

5222
podrá ser menor de cinco metros cincuenta centímetros (18 pies ingleses) y la Compañía se obliga a aumentar esa profundidad, mas luego y a medida que se desarrolle el movimiento del puerto, hasta 25 pies ingleses. — Segundo, a hacer ejecutar los trabajos especificados en el artículo siguiente, después que hayan sido aprobados por el Gobierno los proyectos que a ellos se refieren. El estudio hidrográfico de que se trata, deberá comprender además, el medio de preservar la salud de Bahía de Caraquez de los peligros de erocion procedentes de las corrientes que van desgastando la orilla izquierda del río de Chone.

Artículo segundo. — Los trabajos para mejorar el puerto de Bahía de Caraquez que forman el objeto del presente contrato, consisten en: (a) Construcción de un muelle de albaniteria al que puedan atracar los barcos que tengan cuatro metros de calado, con un desarrollo de cuatrocientos metros como minimo. (b) Construcción de almacenes y cobertijos para depositar y abrigar las mercancías en el muelle o en sus dependencias. (c) Instalación de aparatos mecánicos para descargar los barcos, a mano o a vapor, segun lo exija el buen servicio. (d) Formación de paraplenes. (e) Instalación de boyas y de faros. (f) Establecimiento a lo largo del muelle, de vías férreas para el servicio de los almacenes a fin de poner en comunicacion dicho muelle con los depositos de aduana y almacenes, asi como la estacion del ferrocarril. (g) Dragado del banco de la barra. (h) Dragado del río en la medida necesaria para facilitar el fondeadero. (i) Construcción de obras que aseguren el mayor volumen de agua al canal de la barra. (j) Aduccion de agua potable a Bahía siempre que se reconozca como posible es.

te trabajo, y con previo acuerdo con el Gobierno y la Municipalidad.

Artículo tercero. Los estudios definitivos, el plano general de los trabajos que indique la dirección, la extensión y anchura del muelle, los edificios, vías férreas, rampas de acceso, escaleras y demás construcciones, serán sometidos a la aprobación del Gobierno, acompañados de los presupuestos respectivos, especificación de los obras, memorias descriptivas y justificativas y otros detalles necesarios para la perfecta inteligencia del proyecto, en su conjunto total, y en sus partes, dentro de los seis meses, a contar desde la firma del contrato definitivo.

Artículo cuarto. Los trabajos mencionados en el artículo segundo, no se empezarán hasta después de la aprobación de los planos y presupuestos respectivos y de sus detalles por el Gobierno. La Compañía suministrará a la inspección del Gobierno las aclaraciones y datos complementarios que se le pidieren para la perfecta inteligencia de los planos y presupuestos.

Artículo quinto. Los estudios definitivos se considerarán como aprobados si en los tres meses subsiguientes a su entrega al Ministerio de Obras Públicas en Quito, no ha dado su parecer el Gobierno, sobre el asunto. Queda entendido que el tiempo concedido a la Compañía para suministrar las aclaraciones e informes pedidos por el Gobierno acerca de los dichos estudios, será descontado de este plazo. Estas aclaraciones deberán ser suministradas dentro de un plazo razonable fijado por el Gobierno.

Artículo sexto. Si el Gobierno rehusa la aprobación de los estudios, se le presentarán otros en el espacio de tres meses, y la Compañía concesionaria tendrá en cuenta las modificaciones que le sean indicadas.

El Gobierno no podía exigir cambios en los planos modificados conforme a las indicaciones, sino de acuerdo con la Compañía concesionaria, la cual podía a partir de aquel momento, efectuar los trabajos según los nuevos planos.

Artículo séptimo. La Compañía concesionaria tendrá obligación de construir almacenes apropiados para la custodia de las mercancías; estos almacenes serán repartidos almenas de aduana y estarán sujetos a las leyes de la República referentes. La Compañía Concesionaria podrá emitir warrants. El muelle y los almacenes que constituya la Compañía, para depósito y seguridad de las mercancías, se considerará como dependencias de la aduana del puerto, según las leyes del Ecuador. La Compañía de acuerdo con el Gobierno designará el lugar donde deben construirse los sobredichos almacenes, y el Gobierno hará, si fuere necesario y por cuenta de la Compañía, las expropiaciones de los terrenos.

Artículo octavo. La Compañía Concesionaria, sostendrá a su costa un sistema de alumbrado y de señales, que comprenda faros y boyas luminosas, o de otra clase para facilitar la entrada del puerto.

Artículo noveno. La ejecución de los trabajos y la administración y explotación estarán bajo la inmediata vigilancia y control del Estado, y conforme a las leyes de la República.

Artículo décimo. En el plazo de seis meses desde la fecha de la escritura pública de la presente concesión, la empresa presentará los planos y presupuestos de los trabajos y emprenderá estos últimos en los seis meses siguientes. El plazo para la construcción del puerto es de cinco años desde el principio de los trabajos.

Artículo décimo primero. En los once meses que transcurran a partir de la

firma del contrato definitivo, el Sr. Catefort, o la Compañía a la que se le sus derechos, deberá depositar como garantía del cumplimiento fiel de las obligaciones mencionadas en el artículo primero, una suma de cinco mil y un mil seiscientos en metálico ó en valores que satisfagan al Gobierno, en un establecimiento de crédito aprobado por éste, debiendo devolverse dicho depósito al señor Catefort o a la Compañía, después del cumplimiento de los referidos compromisos. Los intereses de este depósito pertenecerán al señor Catefort o a la Compañía.

Artículo décimo segundo. El señor Catefort, o la Compañía a la que se le sus derechos, disfrutará la concesión del puerto durante 75 años y tendrá a su cargo, durante este mismo período, los gastos de explotación, conservación y renovación del puerto y del material fijo, rodante y flotante de los muelles, tanto en el río como en el mar, así como los gastos de dragas, de ingenieros, prácticos para entrada y salida, tripulantes, lanchas, remolcadores, faros, winches, bocanetas para del muelle, etc., etc.

Artículo décimo tercero. Al terminar los 75 años de la concesión, todos los trabajos y todo el material fijo, rodante o flotante de la empresa pasará a ser dominio de la Nación, sin ninguna indemnización para la Compañía.

Artículo décimo cuarto. Para que pueda la Compañía atender a todos los gastos señalados en el artículo 12, y particularmente renovar el material fijo o móvil de tal manera que se entregue en buen estado al Gobierno al expirar la concesión, el Gobierno abonará a la Compañía una cantidad anual correspondiente al 10% de la totalidad de los gastos del anexo del puerto, quedando entendido que en esa cantidad está incluido al mismo tiempo que los gastos de explotación y de amortización de los

material, una parte en remuneración de los servicios y seguridades de toda clase que presta la Compañía al Gobierno, parte que deberá ser afectada al servicio de intereses de las acciones de dicha Compañía.

Queda estipulado desde ahora que se destinaron para estos gastos e intereses los derechos de puerto, anclaje, faros, amolaje, pilotaje, de descarga de los buques y de movilización de bultos, en la parte que no está ya afectada.

El exceso, sobre la cantidad arriba mencionada, de los ingresos causados por dichos derechos se destinara al servicio de intereses y amortización de las obligaciones, y lo demás se repartirá por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

Al contrario, el déficit, si lo hay en los principios, se cubrirá por una décima parte del aumento en los ingresos aduaneros que exceda al máximo, con respecto hasta ahora, haciendo presente que no se trata aquí de un aumento sobre los derechos de Aduana, sino del aumento que hay que esperar en el movimiento de la importación y exportación con la creación del puerto y del ferrocarril.

Artículo último Quinto. La cifra de 2,040,000 pesos propuesta en 1903 por el Ingeniero Everett queda provisionalmente adoptada como representación del costo de los trabajos que se han de ejecutar, y el Gobierno deberá aplicar la renta correspondiente, que se estima en la suma de 1,425,000 pesos al año, al servicio de las obligaciones que la Compañía emitirá, por cuenta del Gobierno, para la realización de dichos trabajos.

La garantía del Estado para este servicio de intereses y amortización se contará desde la fecha de las emisiones de obligaciones, las cuales se harán en dos épocas, la primera tan pronto como sea posible después de la aprobación del contrato, la

sta despues de acabare hasta loz mueres de cerning
partes de la primera emision. En caso de pa-
sar de los 2000.000 sueres la evaluacion defini-
tiva de los trabajos del puerto, se havi un
tercera emision de obligaciones, en las mis-
mas condiciones de las dos primeras y
por el importe de excedente en la ava-
luacion.

En cada una de estas obligacio-
nes constara que los intereses y la amarti-
gacion estan garantizados Enante 33 años
por el Gobierno del Ecuador y dicha emen-
cion sera certificada por un Delegado del
Supremo Gobierno.

Las emisiones se havi por el inter-
medio de un Banco adonado para esta
clase de operaciones y elegido por la Com-
pania de acuerdo con el Gobierno y bajo la
vigilancia de su representante.

Dicho Banco unira certificara el pro-
ducto neto de cada emision, deducidos de
dos los gastos, y remitira el producto neto
a un establecimiento de buen credito en
Francia o Inglaterra, que sera señalado
por el Gobierno, de acuerdo con la Compa-
nia. Los intereses de este deposito fructu-
eran al Gobierno.

Los fondos de dicho deposito se en-
garan a la Compania Constructora, pre-
vias las ordenes correspondientes del Gobier-
no, en la proporcion siguiente: 20000 sueres
para los estudios y, despues, por canti-
dades de 200000 sueres, por anticipacion
y a medida que la Compania haya efec-
tuado una suma correspondiente de tra-
bajos, o haya recibido una suma corres-
pondiente de materiales; dichos trabajos
debiendo ser recibidos por el Comisionado
del Gobierno y los materiales comprobados
por sus facturas correspondientes.

Articulo Decimo Sexto. En cuanto a
la renta necesaria para el servicio de la
guantia arriba mencionada, el Gobierno

penales desde ahora una tercera parte del impuesto sobre la exportación de la caña en Manabí y, en caso que sea insuficiente, la parte que falte se completará con la renta del cacao de la misma provincia, en el supuesto de que todavía este suplemento sea insuficiente, se completará con las rentas comunes y con un derecho de un sucre por toneladas de carga que se impondrá a los buques mercantes que entren en Bahía.

Artículo décimo séptimo. Estos fondos para el servicio de intereses y amortización de las obligaciones se pagarán mensualmente por el Banco depositario, al cual el Gobierno deberá entregar quincenalmente una vigésima cuarta parte de la anualidad por expendiente. El representante de la Compañía podrá exigir del Banco depositario que le proporcionare, cada vez, que los pidiera, los estados sobre la cantidad en depósito. ¶

En caso de no cumplir con la cláusula precedente, el plazo concedido a la Compañía sea para el depósito de la garantía estipulada en el artículo 11º sea por la conclusión de los trabajos del puerto, sea aumentado del doble del tiempo durante el cual las remesas quincenales no se hubieran efectuado conforme a lo estipulado en el presente artículo. ¶

Los intereses de este depósito pertenecerán al Gobierno.

Artículo décimo octavo. El Gobierno expropiará por cuenta de la Compañía los terrenos pertenecientes a particulares, cuya ocupación puede ser necesaria ya para los trabajos y arreglo del puerto, ya para extraer los materiales de construcción. ¶

Todos los materiales y accesorios

importados para la construcción y conservación de la obra y servicios anejos, entrarán libre de todo derecho de Aduana y de impuestos fiscales o municipales. El capital empleado en la construcción de puertos y en la ejecución de los trabajos estará exento de toda contribución o impuesto establecidos ya por el Gobierno, ya por los Municipios o de otra clase.

Artículo Decimo noveno. - La evaluación del precio de los trabajos efectuados por el concesionario, se hará, en lo que concierne a las categorías enumeradas abajo, conforme a las bases siguientes:

- | Número. | Especificación. | Unidad. |
|----------|---|---------|
| Francos. | Uno. - Dragado de arena o arena echada al mar, metro cúbico, dos francos ochenta y cinco céntimos. | Dos. |
| Francos. | Uno. - Dragado de arcilla echada al mar, metro cúbico, cuatro francos diez y nueve céntimos. | Tres. |
| Francos. | Uno. - Rellenos con arena dragada, metro cúbico, dos francos ochenta y siete céntimos. | Cuatro. |
| Francos. | Uno. - Excavación submarina en la roca, metro cúbico, veintinueve francos ochenta céntimos. | Cinco. |
| Francos. | Uno. - Muelle de arena o diez metros de agua, metro lineal, once mil quinientos cincuenta y ocho francos. | Seis. |
| Francos. | Uno. - Muelle de ocho a nueve metros de agua, metro lineal, diez mil setecientos treinta y dos francos. | Siete. |
| Francos. | Uno. - Muelle de dos metros cincuenta centímetros a ocho metros de agua, metro lineal, nueve mil ochenta francos. | Ocho. |
| Francos. | Uno. - Muelle de dos metros cincuenta centímetros o menos de agua, metro lineal, cuatro mil seiscientos cincuenta y cuatro francos. | Nueve. |
| Francos. | Uno. - Cimientos de roca común, de segunda categoría, toneladas marinas, diez y ocho francos veinte céntimos. | Diez. |
| Francos. | Uno. - Cimientos de roca de primera categoría, toneladas marinas, veintinueve francos cincuenta céntimos. | Once. |
| Francos. | Uno. - Bloques naturales de ta | |

una categoría, tonelada marina, veinti-
 cuatro francos, ochenta céntimos. Dace.—
 Bloques naturales de segunda categoría,
 tonelada marina, treinta y ocho fran-
 cos cincuenta céntimos. Dace.— Blo-
 ques naturales de primera categoría, to-
 nelada marina, cuarenta y un francos
 treinta céntimos. Catorce.— Summa-
 je de pimientos de roca, sobre bays, en
 tres cuadradas, catorce francos noventa
 céntimos. Quince.— Summa-
 je de pimientos de roca con aplicación de ai-
 re comprimido, medio cuadrado, veinti-
 cuatro francos, ochenta céntimos. Diez
 y seis.— Excavación en la roca para re-
 dientos del marino de hornigón, me-
 dio cúbico, diez y nueve francos ochenta
 céntimos. Diez y siete.— Hornizo de
 hornigón sobre los arrecifes emerger-
 tes, medio cúbico, diez y cinco francos.
 Diez y ocho.— Hornizo de hor-
 nigón sobre los rompe olas, medio cú-
 bico, diez y cinco francos.
 Diez y nueve.— Bloques de horni-
 gón de cincuenta y dos toneladas so-
 bre los rompe olas, diez y cuatro
 y ocho francos ochenta céntimos. Ven-
 te.— Hornos de dos mil toneladas, au-
 regido por medio de cámara sumer-
 gible, diez y cinco mil ochenta
 y cinco francos. Veintiuno.— Bloque especial en curva, con
 radio de seis metros, treinta y cinco mil
 seiscientos veinte francos.— El precio en-
 mero uno comprende la extracción del
 fango, o de la arena, grás o cenizas mez-
 clada con arcilla por medio de tra-
 gas, de sangilones o de arcaduces y
 el transporte de las materias que haya
 que quitar para echarlas en el mar a
 una profundidad que exceda de tre-
 ce metros y a una distancia media
 de cinco millas.— El precio número

dos comprende una extracción, por medio
 de dragas, de casachues dentados, de ar-
 gilla compacta "tabatingua" o de otras
 materias de dureza tal que reduzca a
 menos de cincuenta por ciento la pro-
 ducción usual de la draga, cuando el
 dragado se haga en la arena y el trans-
 porte de las materias dragadas en las mis-
 mas condiciones del párrafo anterior. —
 El precio número tres comprende el dra-
 gado de la arena en el estuario, su trans-
 porte, por medio de barcos "ad-hoc", la
 formación de un teraplán por medio
 de arenas limpias y su apisonamiento
 por medio de bombas impulsoras o por
 otros procedimientos, así como también
 la nivelación y regularización del tera-
 plán en el espacio comprendido entre el
 dique y los muros de muelles. — La ere-
 cción de las materias dragadas que
 haya que utilizar para la formación
 de los teraplanes se hará por cubria-
 ción directa en los depósitos de los bar-
 cos menores o de las dragas y en los
 barcos de transporte en el momento
 de cargar la draga y sin ninguna re-
 ducción del volumen de las citadas
 materias. — Los materiales apropiados
 al teraplanamiento podrán ser draga-
 dos eventualmente y apisonados in-
 mediatamente haciendo uso entonces
 la medición por perfiles transversales.
 El precio número cuatro se refiere a
 la destrucción de la roca submarina
 por el procedimiento lobuto y por el
 dragado y el transporte de los detritus.
 Como la dureza de las materias que hay
 que excavar y cuyo volumen se halla
 avaluado de ordinario y en mil tres-
 cientos metros cúbicos es variable e
 irregular, deberá considerarse este valor
 como término medio, haciendo las re-
 ducciones en cuanto sea posible en caso

532

de el levantamiento del fondo ó por otro procedimiento aceptado de común acuerdo por la Comisión de control y por las partes contratantes. Los precios número uno cinco ó ocho comprenden la construcción completa de los muros de los puertos, á excepción de la excavación para los pimientos por hallarse ésta comprendida en el dragado general del puerto. Estos precios comprenden, además, la colocación de los "baldos" ó manojillos de amane, de treinta en treinta metros, de escaleras de fierro para las crujías, de sesenta en sesenta metros, y de cuatro escaleras dobles, de piedra de tabla ó cantaria. Los precios número nueve á trece comprenden todos los servicios y todos los gastos incluso el transporte de la piedra hasta el sitio de su colocación en las construcciones, calculado en pesos en toneladas métricas, comprobado por el arqueo de las embarcaciones de transporte y avaluado en su mil pesetas. Dos kilos gramos ó por metro de bloque amarrado, ó según un peso fijo de directamente por metro de una lámina. Los precios número catorce y quince se aplican al amarrado y á la amolación de la piedra para la base del trazo de hormigón ó aglomerado de los rompeolas ó de la balsa sobre los pimientos de fundación. Los precios número dieciséis y diecisiete comprenden todos los gastos de material y mano de obra para la preparación, transportes y colocación de muros, bloques y pimientos.

Artículo vigésimo. Pertenece á los contratistas atender, á su costo á los gastos de transportes, á la maquinaria mecánica y las diversas instalaciones de material de todas

clases y a lo que pueden necesitar para los trabajos, enmediante el derecho de expropiación de las canchales necesarias para la ejecución de dichos trabajos. Como los precios del artículo precedente comprenden, no sólo los gastos de material y de mano de obra, sino también los gastos eventuales así como los de administración, estos no podrán tener derecho a ningún aumento.

Artículo vigésimo primero. El Ministerio de Obras Públicas nombrará un Delegado que residirá en Bahía de Caráquez y que hará, de acuerdo con los empleados del concesionario, o de la Compañía, la aprobación de los trabajos ejecutados y especialmente de los dragados.

Artículo vigésimo segundo. Después de la terminación y de la recepción de los trabajos, prohibido por el artículo primero, el Gobierno autorizará la retirada de la fianza, según se especifica en el artículo décimo primero.

Artículo vigésimo tercero. Todos los desacuerdos que puedan surgir entre el Gobierno y el concesionario, se resolverán por el medio de arbitraje. El Gobierno nombrará un árbitro y la Compañía otro, los cuales, o bien pueden por un acuerdo, nombrarán un tercer árbitro, cuya decisión será inapelable.

Artículo vigésimo cuarto. A fin de favorecer el establecimiento de un servicio marítimo directo entre Bahía de Caráquez y Paramaribo, la Compañía tendrá la facultad de destinar a ese servicio uno o varios buques de vapor que conduzcan las balijas gratis sin perjuicio de las demás ventajas que puedan con-

cederlas, se hallarán enonariolas en Bahía de Caráquez, en Montañ y en Esmeraldas, de todos los derechos de navegación, faros, fondeaderos, puertos, carga y descarga, demelle, 7.º 4.º

Artículo vigésimo Quinto. - Los terrenos ganados al mar o al río por consecuencia de los trabajos efectuados pertenecerán la mitad al Municipio y la otra mitad al Comisionario Titulo la Compañía

Art. 2.º - El Supremo Gobierno procederá a celebrar la escritura definitiva una vez llenados los requisitos de estilo.

Pacto 7.º - Alejandro Montes de Oca. - Teófilo H. Sánchez. - Antonio Marchón. Etc. =

Firmado la Sesión

El Presidente,
Abelardo Montalvo

El Secretario,
Simón Guerra

N.º 24

Sesión del 17 de Setiembre de 1909

La presidió el Sr. Dr. Abelardo Montalvo y concurren los Srs. Vicepresidente, Alvarez Juan, Alvarez Julio C., Arregui, Barzulla, Carrasco, Corral, Costales, Enriquez, Espinoza, Falconi Miguel, Gonzalez, Kennedy, Maldonado,