

Sesión del 20 de Setiembre de 1.943
Barde

Bajo la presidencia del doctor Juan Yúñez Vintimilla se instala la sesión a las tres de la tarde con la concurrencia de los Vocales doctores Luis H. Borja y Vicente Enriquez.

Se aprueba el acta de la sesión anterior.

Aprobada la redacción del proyecto de oficio de contestación al señor Ministro de Gobierno y Policía en el asunto relativo al pedimento de trabajar un proyecto de Ley de Abigeato, se ordena transcribirlo inmediatamente, como así se hace.

Luego el señor Presidente redacta una circular para la Prensa y ordena empezar a transcribirla, comenzando por los periódicos que se editan en esta Capital.

En seguida se da comienzo al estudio sobre la situación legal de la Compañía del Ferrocarril Mauná - Santa Ana, conforme al pedimento

del H. Senador Raúl Queñas y según oficio N.º 263 de 13 de los corrientes, enviado por el señor César D. Bahamonde, Secretario de la Cámara del Senado.

El señor doctor Boya presentó un resumen de los contratos y demás documentos relativos al F.F. C.C. Manta-Santa Ana, el mismo que se puso a estudio de la Comisión. Dicho resumen dice así:

Resumen de los contratos y demás documentos relativos al Ferrocarril de Manta a Santa Ana y al Muelle de la primera de dichas ciudades.

I

El primer contrato se otorgó en Portoviejo el 23 de diciembre de 1909 entre el Gobierno del Ecuador y don Pablo Gouzenbach.

Este señor se obligó a construir una línea férrea que partiendo de Manta termina en Santa Ana pasando por Montecristi y Portoviejo.

Se obligó también a construir en el puerto de Manta un muelle de fierro, de concreto o de ambos materiales, que tenga 158 mts. de largo, por 8 de ancho. Plazo, dos años.

El Gobierno garantizó al empresario el 6% del interés anual y el 1% del amortización durante un período de 33 años, sobre la cantidad de 1.000.000 de pesos oro americanos.

El empresario comenzará los trabajos de ambas obras dentro de un año contado desde la fecha en que, aprobado el contrato por el Congreso, se otorgue la correspondiente escritura pública. Ambas obras deberán estar concluidas y entregadas al servicio público, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor, dentro de los dos años subsiguientes a la fecha

en que se di' principio a los trabajos.

En la cláusula vigésima cuarta se estipuló que todas las diferencias que se suscitaren entre las partes serán resueltas de conformidad con las leyes de la República, por árbitros de derecho nombrados uno por cada parte. Estos designarán el tercero que será ecuatoriano, para el caso de desacuerdo. El fallo arbitral será inapelable.

II

El segundo contrato se otorgó en Quito el 26 de junio de 1913, entre el Ministro de Obras Públicas y el mismo señor Gouzenbach.

En este contrato el señor Gouzenbach se comprometió a construir un muelle en el puerto de Manta y un rompeolas, así como un edificio con tres líneas fijas para almacenar los carros cargados.

Los trabajos principiarán después de 6 meses contados desde la fecha del contrato y terminarán en 30 meses después de principiadlos.

El Gobierno garantiza al empresario el 6% de interés anual y el 1% de amortización durante un periodo de 33 años sobre la cantidad de doscientas treinta mil libras.

El empresario emitirá bonos, con hipoteca del muelle y todas sus pertenencias. Los bonos gozarán el interés del 6%.

Para seguridad de las obligaciones contraídas para con el empresario, por concepto de la garantía estipulada, además del producto del muelle, el Gobierno afecta especial y señaladamente a este servicio en favor de la empresa, y por ella a los tenedores de bonos y al fideicomisario que les representa, la tercera parte del derecho total

de exportación de lagua por todos los puertos de la provincia de Manabí.

III

El contrato es otorgado en Quito el 13 de junio de 1914, entre el Ministro de Obras Públicas y el mismo señor Gouzenbach.

Este señor se compromete a construir la extensión del ferrocarril desde el Kilómetro 56 de la línea existente, hasta la ciudad de Paján, pasando por Jipijapa.

Los trabajos de extensión del ferrocarril principiarán dentro de 6 meses contados desde la fecha del contrato y el ferrocarril estará concluido hasta la ciudad de Jipijapa después de tres años. El muelle será entregado al servicio público dentro del mismo plazo, salvo caso fortuito.

Si hubiere retardo, por sólo este hecho, el empresario pagará la multa de quinientas libras mensuales.

El Gobierno, por su parte, se obliga a pagar al empresario el interés del 6% anual y el 1% de amortización, durante un periodo de 33 años sobre la cantidad de doscientas veinte mil libras esterlinas que se fija como valor de la prolongación del muelle y de la extensión del ferrocarril hasta Jipijapa.

El plazo de 33 años empezará a correr desde el día en que las obras estén concluidas y entregadas al servicio público.

El empresario emitirá bonos por el valor de las doscientas veinte mil libras, asegurados con la hipoteca de las prolongaciones del muelle y ferrocarril. Los bonos ganarán el interés del 3% anual y la amortización se hará mediante un de-

posición anual de 1%.

El Gobierno garantiza con la tercera parte del derecho total de la exportación de la tangua por todos los puertos de la Provincia de Manabí por el tiempo de 33 años.

El empresario podrá convenir con los tenedores de bonos ya emitidos conforme al contrato de 23 de diciembre ya expresado, que los bonos nuevos que se emitan formen una sola serie, que tengan paridad (*pari passu*) con las doscientas mil libras de bonos o un millón de dólares al término del contrato.

Siguen otras estipulaciones reglamentarias de la anterior.

Las obras de que habla el presente contrato se entregarán al servicio público, previo informe aprobado por el Ejecutivo, del ingeniero de Gobierno, Director de Obras Públicas.

Queda sin ningún valor el contrato que el Gobierno celebró con el señor Gouzenbach el 26 de junio de 1913.

Hay la misma estipulación en los contratos anteriores respecto del arbitraje.

IV

Se ha otorgado en Quito escritura pública suscrita por el Ministro de Obras Públicas y el señor Edward Theobald, representante de la Compañía inglesa del ferrocarril del Ecuador.

Por primera vez aparece el nombre de esta Compañía.

En virtud del contrato el Gobierno conviene en prestar al señor Theobald cien mil sures que dicho señor confiesa haberlos recibido.

En la cláusula 5ª se estipula que el prés-

tanto que hace el Gobierno a la Compañía, tiene por objeto poner en aptitud a ésta, de hacer el pago de lo que actualmente se debe a los trabajadores y a otras personas, por los trabajos y servicios contratados, concernientes a la obra del ferrocarril de Manta a Santa Ana, deudas que no ha podido pagarlas la Compañía porque ésta no ha suministrado los fondos suficientes. La cantidad que se invertirá en estos pagos, no excederá en ningún caso de la suma de cincuenta mil sueros.

En la misma cláusula se expresa que los trabajos del ferrocarril de Manta a Santa Ana no están concluidos conforme al contrato de 23 de diciembre de 1909.

Se expresa también que para concluir los trabajos así como para edificar la estación de Manta en un lugar apropiado, es necesario según lo expone el representante de la Compañía, la suma de \$ 50.000.

En la cláusula 7ª se declara que la Compañía debe al Gobierno \$ 63.525,22.

Debe haber algún contrato que establezca relaciones con el señor "Luzembach", representante de la compañía inglesa del ferrocarril central del Ecuador.

V

Hay el oficio de 6 de Setiembre de 1942, en que se comunica al señor Procurador General de la Nación que se le envía copia del contrato de transacción entre el Gobierno y The Central Railway of Ecuador Limited; pero entre los documentos enviados por el señor Procurador no consta este contrato de transacción.

VI

Hay un informe del Contador General señor J. H. Edward que se refiere al Decreto que autoriza el pago de \$ 100.000 a The Central Railway of Ecuador Limited.

VII

Hay un oficio del Procurador de la Nación, de 15 de marzo de 1930 relacionado con las reclamaciones reciprocas que han mantenido por el espacio de 20 años el Gobierno y la Compañía francesa de ferrocarriles.

No menciona la relación entre dicha Compañía con los contratos celebrados con el señor Gouzenbach.

VIII

Informe de los doctores Pedro M. Borja y Alejandro Ponce Borja, de 7 de abril de 1927, se refiere a los bonos que debió cancelar The Central Railway of Ecuador Limited.

IX

En el acuerdo expedido por el Presidente de la República el 21 de enero de 1922, por primera vez se habla de que el señor Gouzenbach traspasó sus derechos a The Central Railway of Ecuador Limited.

En virtud de este acuerdo se autorizó al Ministro de Obras Públicas para una transacción con la mentada Compañía y esta se comprometió a construir ~~seis~~ muelles en las condiciones estipuladas en el contrato de 23 de diciembre de 1909 dentro del plazo de 3 años.

El Gobierno debería pagar a la Compañía un millón de sucres en cinco dividendos anuales.

Hay otras estipulaciones pero debe tomarse en cuenta:

"Si con motivo de esta transacción el señor Pablo Gouzenbach, cesionario del contrato celebrado el 13 de junio de 1914 para la prolongación del ferrocarril y del muelle, entablare juicio o reclamación contra el Gobierno del Ecuador, The Central Railway of Ecuador, tomará a su cargo el reclamo o juicio, haciéndose responsable de todas las consecuencias que pudieran sobrevenir. Entendiéndose que el Gobierno queda absolutamente libre de responsabilidad con las consecuencias que se derivan del reclamo o juicio".

X

El 1º de mayo de 1926 se celebró el contrato entre el Gobierno y el apoderado de The Central Railway of Ecuador Limited, que es de transacción; y se estipuló que la Compañía comprará debidamente dentro de seis meses contados desde que se firme el contrato que están cancelados todos los bonos que con la garantía del Gobierno, se emitieron mediante la facultad constante en el contrato de 23 de diciembre de 1909.

Se agregó que si la Compañía no diere cumplimiento a este pago de los dividendos anuales a plazo, más adelante estipulado, el Gobierno suspenderá, mientras dure la nota, el pago de los dividendos.

El Gobierno se compromete a pagar por todos los derechos de la Compañía y por todas las obligaciones de aquil, unos y otros emanados de los anteriores contratos, la suma de \$ 505.417,10, por dividendos que se mencionan.

Una comisión de dos peritos, uno por cada parte, dentro de los 30 días subsiguientes a la

suscripción de este contrato, procederá a revisar el ferrocarril de Manta a Santa Ana, para decidir si esta conforme con las estipulaciones del inciso a) del contrato de 1909, o para determinar y especificar las correspondientes faltas y deficiencias.

El Gobierno y la Compañía declaran que quedan vigentes todas las estipulaciones de los anteriores contratos, en todo cuanto no han sido derogados o modificados expresamente por este último.

Se estipuló también que la Compañía se compromete a constituir en Quito un apoderado que la represente y que, en caso de no hacerlo, el Gobierno no estará obligado a cumplir con las estipulaciones de este contrato.

Del resumen de los documentos estudiados y que han sido enviados por el señor Procurador General de la Nación se deduce:

1º Que el señor Saengerbach traspasó a The Railway Central of Ecuador Limited todos los derechos y obligaciones consignados en los contratos que celebró con el Gobierno del Ecuador respecto del ferrocarril de Manta a Santa Ana y de la construcción de un muelle en Manta.

2º Que por lo mismo, como en el último de los contratos se expresa que quedan vigentes los anteriores en cuanto no hayan sido derogados o modificados, subsiste el arbitraje contenido en tales contratos.

3º Que, en consecuencia, la situación legal de la Compañía en lo relativo al ferrocarril

de Manta a Santa Ana, es la de proceder al nombramiento de árbitros.

4º Que si la Compañía no ha nombrado el representante a que se refiere la cláusula 6ª del contrato de 1º de mayo de 1926, el Gobierno del Ecuador debe proceder conforme a las reglas generales relativas a las demandas contra Compañías que no tienen representante.

5º Que la falta del representante de la compañía tiene que invocarse en el juicio arbitral para hacer efectiva la sanción que consta en la cláusula 5ª del contrato de 1º de mayo de 1926.

6º Que mientras se sustancie y se resuelva el juicio arbitral, la compañía no puede hacer modificación alguna en el ferrocarril, porque ninguna de las partes está facultada para modificar el estado de la cosa litigiosa hasta que se expida el fallo correspondiente.

En el contrato de 1909 se estipuló el ferrocarril y el muelle por un millón de dólares; no habiéndose construido el muelle, para pagar el ferrocarril debe rebajarse lo que habría costado el muelle, en caso de que se hubiera construido.

Además en el segundo contrato de 26 de junio de 1913, el Gobierno atribuye a favor de la Empresa la tercera parte del derecho total de exportación a la tagua por todos los puertos de la provincia de Manabí; sin que se sepa si la Compañía percibió o no estos derechos."

Siendo las seis de la tarde, se resolvió continuar el estudio el día de mañana, en sesión de las nueve y media.

sesenta y seis

~~Francisco Quintanilla~~
Presidente

Jules Carrion
Secretario.