

GACETA MUNICIPAL

Año V

QUITO, (Ecuador) noviembre 16 de 1914

Núm. 46

SUMARIO

Ordenanzas

- 1 Ordenanza por la que se obliga a los dueños de Empresas y Establecimientos gravados con impuestos municipales, a inscribirse en los Registros de la Oficina de Comprobación y a obtener las cédulas o patentes respectivas.

Actas Municipales

- 2 Sesión de 23 de octubre de 1914.
- 3 Sesión de 29 de octubre de 1914.

ORDENANZAS

1

EL CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO,

DECRETA:

Art. 1º Los dueños y las Empresas de vehículos; los dueños de casas de juego de azar, de máquinas de jugar pesetas y de billares; los de Establecimientos de préstamo sobre prendas y de retroventa; los de chicherías y tiendas donde se venda guarapo; y los vendedores ambulantes de efectos extranjeros, están obligados a hacerse inscribir en los Registros de la Oficina de Comprobación, y a obtener las cédulas o patentes respectivas, de conformidad con las Ordenanzas

vigentes, desde el 16 de noviembre hasta el 15 de diciembre del presente año, aun cuando estén subastados o se subastaren los impuestos que gravan los referidos ramos.

La misma obligación se impone a todas las personas que pretendieren ejercer alguno o algunos de los negocios o industrias ya enumerados.

Art. 2º La infracción del artículo anterior será castigada con las multas señaladas en las mismas Ordenanzas, multas que serán impuestas por el Intendente de Policía o los Comisarios Municipales, previa denuncia de la Oficina de Comprobación.

Art. 3º La inscripción en el Registro se hará expresando: el nombre del dueño del establecimiento o negocio, la ubicación del establecimiento y la clase de industria.

Hecha la inscripción y firmada por el interesado o por un testigo, si aquel no pudiera hacerlo, la Oficina de Comprobación le entregará una patente firmada por el Presidente del Concejo y el Tesorero Municipal.

Art. 4º Todas las personas determinadas en el art. 1º están obligadas a conservar las respectivas patentes, en un lugar público de sus establecimientos, o a llevarlas consigo, según los casos, y a exhibirlas, cuando lo exijan los empleados de la Oficina de Comprobación; advirtiéndose que si así no lo hicieren serán castigadas con una multa de cinco sures por cada vez, que será impuesta por el Intendente de Policía o los Comisarios Municipales.

Art. 5º Todo el que haya de cesar en el ejercicio de los negocios o industrias a que se refiere la presente Ordenanza, deberá poner en conocimiento de la Oficina de Comprobación, dentro del mes en que haya de ser de baja, expresando si es a causa de cesación, de traspaso, o de cesión del negocio, y a presentar la respectiva patente para la cancelación.

Los que infringieren esta disposición incurrirán en una multa equivalente al valor de la respectiva cuota mensual.

Art. 6º Quedan así adicionadas y reformadas todas las Ordenanzas pertinentes, y en vigor todas las disposiciones en ellas contenidas que no se opongan a la presente.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal, en Quito, a 11 de noviembre de 1914.—
El Presidente, *L. Seminario*.—
El Secretario, *J. B. Castrillón*.

Jefatura Política del Cantón.—
Quito, noviembre 14 de 1914.—
Ejecútese.—*Rafael Grijalva Polanco*.—
El Secretario, *M. M. Guerra*.

Es copia.—El Secretario Municipal, *J. B. Castrillón*.

ACTAS MUNICIPALES

2

Sesión de 23 de octubre de 1914.

Presidencia del Sr. Dn. Leopoldo Seminario. Concurrieron los Sres. Dr. Cabeza de Vaca, Dr. Cousin, Endara, Gutiérrez, Dr. Montalvo y el infrascrito Secretario.

No se leyó el acta de la sesión anterior y procediendo a nombrar comisionados para la inscripción y elección de Concejeros Municipales para los años de 1915 y 1916, se aprobó la siguiente lista, con lo cual se dió por terminada la sesión.

Sagrario

Luis F. Venegas.
Carlos E. López E.

Salvador

Ramón Carrillo.
Daniel García.

Santa Bárbara

Alejandro Mancheno R.
Abelardo Guerra.

San Blas

Rafael Venegas.
Carlos Jijón P.

Santa Prisca

Javier León Donoso.
Lorenzo Gortaire V.

Benalcázar

José Román.
Juan Tobar.

San Marcos

Rafael Alencastro.
Rosalino Terán C.

San Sebastián

César Viteri.
Carlos Montiel.

Alfaro

Antonio Cevallos.
Leonidas Zurita.

San Roque

Carlos Llerena.
Abelardo Escalante.

Magdalena

Alberto Jiménez.
Juan Chacón.

Chillogallo

César Vinuesa.
Carlos Cabezas B.

Lloa

Antonio P. Muñoz.
José Herrera.

Conocoto

Rafael Castro.
Juan José Sosa.

Sangolquí

Wenceslao Puente.
Jesús Salazar.

Amaguaña

Ramón Ávila.
Rafael Andrade.

Alangasí

Juan Benavides.
Juan Francisco Hidalgo.

Píntag

Ricardo Yépez.
Ángel M. Maldonado.

Guápulo

Manuel Santillán.
José Pío Terán.

Cumbayá

Isidro Luna.
Segundo Antonio Guzmán.

Tumbaco

Remigio Pérez.
Pedro Salazar.

Puambo

Miguel Bravo.
Emilio Silva.

Pifo

Rafael Mejía.
Rafael E. Cruz.

Yaruquí

Roberto Acuña.
José I. Ron.

Zámbiza

Amable Hinojosa.
Rafael Parra.

Calderón

Moisés Cruz.
Ignacio Guarderas.

Cotacollao

Amador Rivadeneira.
Gavino Lastra.

Pomasqui

Luis Ortiz.
Virgilio Molineros.

San Antonio

Francisco Núñez.
Francisco Cevallos.

Calacali

Cecilio Calahorrano.
Segundo D. Montoya.

Nono

Rafael Venaleázar.
Carlos Baca Suárez.

Nanegal

Luis F. Recalde.
Miguel Tutino.

Gualea

Daniel Andagoya.
José María Grijalva.

Mindo

Miguel Villarruel.
Gratiniano Orbe.

Perucho

Julio Loza.
Segundo Miguel Esteves.

Checa

José Flores.
Manuel B. Báez.

Puéllaro

Manuel E. Silva.
Leandro Díaz.

El Presidente, LEOPOLDO SEMINARIO.

El Secretario, *J. B. Castrillón.*

3

Sesión de 29 de octubre de 1914

La presidió el Sr. Dn. Leopoldo Seminario. Asistieron los Sres. Dr. Cabeza de Vaca, Cervantes, Dr.

Cousin, Gutiérrez, Dr. Larenas, Dr. Posso, el Procurador Síndico, el Tesorero, el Comisario Jarrín, los Directores de Obras, los Ingenieros Julio Dueñas y Gabriel Noroña, el Sr. B. O. Ellis, Representante de la Empresa de Tranvías y el Dr. Alejandro Romo Leroux, previamente invitados estos cuatro últimos señores para la presente sesión, y el infrascrito Secretario.

No se leyó el acta de la sesión anterior y habiéndose dado cuenta con el informe de la Comisión técnica de tranvías, cuyo tenor es el siguiente, se lo aprobó, disponiéndose oficial a la Empresa para que tome nota de las observaciones que se han hecho a la obra, las cuales deberán ser enmendadas a la brevedad posible, sin perjuicio de que la recepción de ella, por el Concejo, se verifique el sábado 31 del presente a las 4 p. m., y la inauguración para el servicio público el domingo 1º de noviembre, a las 10 a. m.

“Señor Presidente:—Hemos recorrido, y examinado detalladamente la línea de tranvías construida por “The Quito Tramways Co”, y sometemos al ilustrado criterio de la Corporación que Ud. dignamente preside, el siguiente informe:

Línea de rodaje.—Tiene esta un largo total de 6.052 metros contados desde el punto inicial, es decir desde el empalme de la línea de tranvías con el ferrocarril del Sur, hasta el terminal en la Avenida Colón. El ancho de la vía es el adoptado por el ferrocarril del Sur, es decir 42” inglesas o sea 1,06 metros.

Los rieles son de 70 libras por yarda, es decir de mayor resistencia que los del ferrocarril. El tipo usado es de Ceja en todo el trayecto hasta la Avenida 18 de Setiembre, frente a la casa del Coronel Manuel Moreno, y tipo Vignole el resto.

Habiendo tenido ocasión de ver la línea en construcción, podemos asegurar que los durmientes son de buena calidad (gnayacan) y en número suficiente, asimismo el lastre (4’ de piedra picada bajo el durmiente) no deja que desear.

La línea tiene cambios: en las Plazas Suere y Teatro. Estos son suficientes para el probable tráfico actual. Es posible que más tarde sea necesario colocar

otros en las Plazas Independencia y Alameda.

El empedrado de las calles, se ha re-puesto satisfactoriamente, hoy por hoy se halla aún sin concluir una pequeña sección de la Avenida 18 de Setiembre, pero lo estará probablemente hasta el próximo domingo.

La localización de la línea es de todos conocida y por lo tanto creemos inoficiosa su descripción. Debemos a este respecto observar que hubiese sido deseable, no se llevara la línea por la Carrera Olmedo, para evitar la violenta curva de la intersección Olmedo Guayaquil; mas se nos ha asegurado por la empresa que dicha localización le fue impuesta por haberse negado el I. Concejo a expropiar una faja del convento del Carmen Bajo. Se podría evitar la curva a que nos referimos por medio de una contra Curva o S, mas como peor sería el remedio que el mal, juzgamos deben aceptarse las cosas como están.

La línea franquea la quebrada del Eji-do por medio de un puente independiente del puente nacional existente. Creemos que en esto se ha faltado a lo verbalmente convenido, que expresaba que ambas obras formarían un solo cuerpo que permita no solo el tráfico del tranvía sino también el del público.

En la Avenida 18 de Setiembre se han construido unos pequeños muros de contención para facilitar el paso de las aguas sin que sufra la línea. Estos ofrecen la seguridad suficiente.

Depósito de Carros.—En los terrenos de "The Ecuatorian Corporation" se ha construido un edificio de cal y ladrillo con cubierta de fierro galvanizado, que sirve de depósito o *garage* para los carros.

Este edificio cuyas dimensiones son 15×30 metros sin tener nada arquitectónicamente notable, no desdice tampoco de ser un edificio urbano adecuado a su objeto. En él existen tres líneas, dos de las cuales tienen sótano, y permiten la visita diaria de los motores y más mecanismos. Se piensa según se nos ha dicho establecer un taller de mecánica para las reparaciones.

Parte eléctrica.—Planta.—La energía eléctrica para los tranvías se toma de la planta de Guápulo de la Empresa The Quito Electric Light and Power Co.; en esa planta se ha montado un generador especial de 200 kilo watios para asegurar la independencia del circuito de alum-

brado. Dicho generador trasmite la energía por conductores especiales a la Sub-estación que se encuentra en la Tola.

Subestación.—La energía eléctrica llega a la Subestación a 6.350 voltios de tensión eficaz y acciona un motor trifásico que marcha en sincronismo con el generador de Guápulo; a ese motor está acoplada directamente la dinamo que transforma la corriente alterna de alta tensión en corriente directa a 600 voltios y alimenta el circuito de los tranvías. En plena carga, la dinamo puede dar 333 amperios.

La tensión se regulariza tanto por el manejo del reóstato del circuito de excitación en paralela como también por la excitación serie que automáticamente tiende a dicho efecto.

La instalación posee bobinas de self, pararrayos, interruptores automáticos, fusibles y seccionadores de circuito, así como también los correspondientes aparatos de medida.

Todo el material es completamente nuevo y de tipo moderno y la instalación nada deja que desear.

Circuito de distribución.—Se ha adoptado el sistema de tracción por corriente continua a baja tensión (600 voltios), con un hilo que trabaja mediante un trole; los rieles sirven en este sistema de conductores para la corriente de regreso.

El conductor de trabajo es de cobre; tiene una sección de 111,9 milímetros cuadrados y puede soportar una corriente de 223 amperios. Dicho conductor está suspendido en dirección del eje de la vía; los postes-consolas que lo mantienen son de fierro; guardan una distancia que no excede de 40 metros.

El aislamiento de dicho conductor está asegurado tanto por los suspensores que terminan en extremidades de madera barnizada de 0,24 metros de largo, como también por la pinza de suspensión conectada con el suspensor mediante un aislador especial galvanizado exteriormente.

Para evitar la caída de tensión en la línea hay un feeder en aluminio aislado, que bifurcándose en la esquina de la Plaza de la Independencia sigue la dirección del conductor de trabajo y hacia el Sur llega casi hasta el punto terminal del trayecto, porque el consumo de energía tiene que ser mayor en esa sección a causa de la topografía del suelo. El feeder está colocado sobre aisladores en los postes de fierro.

La línea aérea en general, presenta el inconveniente que resulta del cruce con otros conductores del circuito de luz y teléfonos. Es indispensable que dichos cruces se eviten en lo posible, canalizando en otro sentido aquellos servicios y resguardando los cruces inevitables con postes colocados de lado y lado contra los cuales se aseguren los hilos para evitar contactos que pudieran resultar por causa de la ruptura de alguno de ellos. De la mejor colocación de los hilos de teléfonos resultaría además una mejora para el servicio porque se suprimirían los efectos de inducción.

Línea de regreso de la corriente.—

Los rieles sirven de línea de regreso hasta la esquina intersección Venezuela y Bolivia. El inconveniente de este sistema consiste en que si la resistencia de los rieles no es suficientemente pequeña se producen corrientes que causan daños en los tubos colocados bajo el suelo.

Es evidente que para evitar esos daños de una manera absoluta no queda sino emplear un sistema de tracción por conductores aislados de la tierra o aislar los tubos. Mas, lo primero no es factible sino en ciudades de gran densidad de población y aun en ciertas calles de París existen tranvías del sistema adoptado en Quito; lo segundo es también irrealizable por estar ya colocada la red de tubos del agua potable: no queda sino por tanto exigir que la colocación de los rieles den el máximo de seguridad que de ellos se puede obtener.

Para determinar experimentalmente si los rieles satisfacen a dicha condición se necesita que los tranvías funcionen durante pocos días, y hasta no verificar la correspondiente medición de la resistencia de los rieles y conocer la intensidad media de corriente diaria, nos reservamos nuestra opinión en este punto.

Equipo eléctrico de los Carros.—Los carros son auto-motores; cada uno tiene dos motores serie que accionan sobre los ejes por transmisión a engranajes. La potencia indicada para cada motor es 40 caballos. El equipo se completa con el trole, el regulador que permite verificar todas las combinaciones que modifican la velocidad entre menos de 2 y más de 30 kilómetros por hora, un inversor de corriente, un interruptor a mano y otro automático para evitar todo accidente.

Como la red en que circulan los carros es abierta, el conductor tiene que ir ya en un extremo del carro, ya en el otro.

Hay por tanto un equipo doble de aparatos de dirección y de seguridad, en cada carro.

Ni la línea, ni los carros tienen aún pararrayos, pero se nos asegura que estos han llegado ya y que van a ser colocados muy pronto.

Mecánica.—Construcción general de los Carros.—La fuerza necesaria para la movilización de cada carro a plena carga y en las mayores gradientes de la línea construida, es la de ochenta caballos de fuerza; su velocidad treinta kilómetros, más o menos, y su peso total de once toneladas.

El material tanto de madera como férreo que se ha empleado en la construcción de ellos, es de buena clase y su diseño es moderado y apropiado para ciudades que como Quito están sujetas a repentinos cambios atmosféricos. Ofrecen condiciones de solidez y seguridad para el tráfico, pues cuenta con dos clases de frenos, según se describe en las especificaciones, los que siendo manejados por personas expertas y serenas salvarán y evitarán toda clase de peligro.

El carro inspeccionado por la Comisión fue dirigido por el Ingeniero Constructor e instalador de la línea Mr. Ellis y es natural que este lo haya hecho con destreza y precisión, pero como al poner los carros al servicio público, estos serán dirigidos por otros motoristas, es necesario que antes de ser aceptados para desempeñar dichos cargos sean declarados aptos por la Comisión. Juzgamos pues, conveniente, que el Ilustre Concejo Municipal oficie a la Empresa en este sentido.

Depósitos de arena.—Los carros están equipados con los depósitos de arena situados diagonalmente en los extremos de dichos carros.

Estos depósitos abren sus válvulas a voluntad del motorista que las opera por medio de una palanca, colocada a su lado derecho,

Esta arena derramada sobre los rieles facilita el movimiento de las ruedas particularmente cuando el carro está muy cargado o cuando los rieles están húmedos.

Dimensiones.—Longitud total del carro, 25.

Longitud del armazón de hierro, 16'.

Longitud total del carro en el artezón, 7' 8 $\frac{3}{4}$ ".

Distancia central de los postes en los lados, 2 $\frac{1}{2}$ ".

Puertas.—El ancho de las dos puertas de entrada es el de 40". Las puertas son de dos hojas cada una y penetran al abrirse en las paredes de madera contiguas. Parte inferior de ellas, madera charolada y la superior de vidrios muy resistentes.

Ventanas.—Seis ventanas en cada lado y de forma arqueada. Cada una de ellas consta de dos partes; la superior fija y la inferior movable penetrando al abrirse en la pared longitudinal del carro. Vidrios tipo (D. S. A.) o sean de doble resistencia.

Plataformas.—Longitud de las plataformas $4\frac{1}{2}$ con abertura y escalón a los lados. Las aberturas de entrada están protegidas por una pequeña barrera de hierro que se cierra mientras el carro está en marcha y se pliega a la recepción de pasajeros en las estaciones. Cada plataforma está provista de un vestíbulo portable según indicaciones para que la barrera permanezca cerrada.

Resistencia del armazón.—Largueos de madera de pino amarillo, $3\frac{1}{2}'' \times 5\frac{3}{4}''$.
Atravezaños de roble, $3\frac{1}{2}'' \times 6\frac{5}{8}''$.
Cruceos de roble, $3\frac{1}{2}'' \times 4\frac{3}{4}''$.

Pisos.—Tablas de pino amarillo $\frac{1\frac{3}{8}''$ de espesor aseguradas a la base con tornillos.

El entablado tiene como protección para su rápido detrimento en el callejón de entrada una serie de listones de madera, también asegurados por tornillos; estos listones son de forma acanalada y de $\frac{5}{8}'' \times \frac{3}{4}''$ en su base.

Esqueleto de madera.—Postes esquineros $3\frac{3}{4}''$ espesor, postes intermedios $1\frac{3}{4}''$ espesor.

El material usado en el esqueleto es de pino amarillo maduro y labrado cuando seco. Uniones y empalmes cuidadosamente arreglados.

Cubierta.—La cubierta se extiende y cubre la longitud total del carro con ventiladores a ambos lados y sobre las ventanas. La cubierta está sostenida por arcos de acero, los que han sido forjados en la forma misma de la cubierta y se han colocado de tal manera que ofrezcan resistencia a la tensión natural producida por el aparato del trolley. Estos brazos consisten de una pieza sólida y están asegurados en ambos extremos a los rieles superiores.

La cubierta además está provista en sus esquinas diagonales de escalones que facilitan la ascensión del motorista.

Ventiladores.—Línea de ventiladores (ventanillas) a cada lado del carro, los que se cierran o abren a voluntad girando sobre un eje de que está provisto cada uno de ellos. Vidrios de resistencia.

Frenos.—Dos clases de frenos: el uno de mano que actúa por medio de una palanca la que al darse vuelta enrollada una cadena que está conectada directamente a los brazos que sostienen las zapatas del freno; estas zapatas son exactamente de la misma forma que las usadas en los frenos que trabajan con aire comprimido en las locomotoras. Enrollada la cadena ajusta los brazos y éstos a su vez ciñen las zapatas a las ruedas. La palanca está provista de una rueda dentada y a su lado una uña que penetra en cualquiera de los dientes de esta rueda a voluntad del motorista. Al aflojarse la palanca esta vuelve a desenrollarse obligada por un resorte que la hace girar librando así la cadena y abriendo las zapatas.

El otro freno es de pedal y consiste en una barra sujeta a un resorte y a este una cuchilla de hierro curva que penetra al ser aplicada entre el riel y la rueda impidiendo a ésta moverse y principalmente retroceder cuando el carro se suspende en gradiente.

Barras de tracción.—Las barras de tracción (sistema doble) son de acero y sujeta a un resorte sostenido por un eje.

Timbres y campanas.—Dos campanas de pie junto al motorista y dos campanillas a los extremos del cielo del carro en cada una de las plataformas.

Asientos.—Asientos cómodos, buen material, irreversibles. Cuatro longitudinales ocupando el espacio junto a las ventanas de los extremos. Cuatro asientos transversales en cada lado y frente a sus respectivas ventanas. Capacidad, treinta personas.

Iluminación.—El carro está provisto de 10 lámparas incandescentes en el interior y una en el frente a cada extremo del carro.

Trucks.—Los trucks miden:
Diámetro de ruedas, 33".
Diámetro de manga del eje, $3\frac{3}{4}''$.

Diámetro del eje (a x 1c), 4 $\frac{1}{4}$ "
 Altura del truck, 26 $\frac{5}{8}$ "
 Ancho del eje, 69 $\frac{5}{8}$ "
 Ancho de la vía, 3 $\frac{1}{2}$ "
 Base central de las ruedas, 6 $\frac{1}{2}$ "
 Cejas de las mismas, $\frac{3}{4}$ "
 Ancho total sobre la manga del eje,
 5'11 $\frac{1}{2}$ "
 Base de resortes, 15"
 Latitud total de los brazos que forman
 la estructura, 5'4 $\frac{3}{4}$ "
 Latitud central de los brazos que forman
 la estructura, 5'2"
 Distancia central de crucero al eje,
 27- $\frac{5}{8}$ "

Resortes.—El carro está provisto de doce resortes, forma espiral, seis a cada lado y a distancias varias y cuatro de arco de seis hojas de acero cada uno y sujetas a los extremos de los brazos que forman la estructura principal.

Fenders o camilla de protección.—Estas aún no han sido completamente instaladas en los carros inspeccionados, sin embargo se puede asegurar que ofrecerán protección una vez colocados. Consisten estos en una camilla de alambre curva hacia la parte inferior y asegurada delante del carro. Esta camilla aunque conservada a cierta altura de la vía puede en caso de que una persona haya caído en ella ser bajada instantáneamente por el motorista hasta el nivel mismo de los rieles y recoger en ella a la persona en peligro. Por medio de estos fenders se ha logrado disminuir en un 50 % las desgracias en los tranvías.

Carro de carga.—El carro plataforma o carro de carga no difiere de los destinados al tráfico de pasajeros sino en la supresión del armazón de madera. Es pues un carro abierto exactamente igual en cuanto a su construcción mecánica al especificado y descrito aquí. Su capacidad es más o menos de tres toneladas.

Número de carros.—Son cuatro los destinados al tráfico de pasajeros con capacidad de treinta personas en cada uno de ellos y uno para el servicio de carga.

Según las especificaciones que se acompañan y habiendo sido estas detenidamente estudiadas por la Comisión, vemos que los carros destinados al servicio de los Tranvías Eléctricos en Quito prometen un resultado satisfactorio y que están en posibilidad de ofrecer al público sus servicios tan pronto como el I. Concejo Municipal lo decida.

Conclusión

De todo lo expuesto se deduce que la I. Municipalidad puede conceder su autorización para que los tranvías sean puestos en explotación.

Hemos de hacer constar que no nos hemos referido en este informe a cláusula alguna del contrato, pues todas ellas son nulas en cuanto a las condiciones de construcción que debía llenar la obra.

En cuanto a la cláusula sexta es tan vaga que no tiene en resumidas cuentas significación alguna. A este respecto anotaremos los siguientes:

No hay en el universo sino dos clases de tranvías: los automotores y los automóviles. El primero de estos sistemas se divide, a su vez, en dos, que son los tranvías con línea de trabajo aérea y aquellos que la tienen subterránea. La empresa ha adoptado la línea de trabajo aérea, por ser la de menos costo, pues la segunda, si es de alcantarillado de pequeña sección es defectuosa por lo fácilmente que este se obstruye y produce cortos circuitos, en cuanto al sistema de canal de sección grande es inaplicable en una ciudad como Quito donde el tráfico es y tiene que ser relativamente limitado; pues en Europa donde el material de construcción es más barato y la mano de obra de mayor rendimiento el canal de gran sección trae consigo un aumento de costo que oscila entre 70 y 350 000 francos por kilómetro.

El sistema de tracción automóvil o sea de acumuladores, está, salvo especialísimas circunstancias, desechado en todas partes por su enorme costo de explotación, y puede decirse que no es sistema de uso corriente.

En resumen creemos que "The Quito Tramways Co." ha adoptado un sistema compatible con sus intereses y que no hay motivo razonable alguno para no aceptarlo. —Federico Páez.—G. Noroña.—Julio C. Dueñas".

Dióse cuenta en seguida con el informe pertinente a la fijación de tarifas de pasajes y carga en el servicio del tranvía en el cual se adoptan los precios de diez y quince centavos, respectivamente, para lo uno y para lo otro. El informe es del tenor siguiente:

“Señor Presidente:—Después de conferenciar con el Representante legal de la Empresa de Tranvías Eléctricos para fijar la Tarifa así de pasajes como de fletes; y, de conformidad con la cláusula décima octava del contrato de 19 de enero de 1910, hemos llegado a fijarlas de la manera siguiente:

La tarifa para pasajes, diez centavos de sucre para recorrer la Ciudad dentro de los límites de las Parroquias Alfaro y Benalcázar.

La tarifa para fletes, quince centavos de sucre por quintal, obligándose la Empresa a depositar la carga en el lugar que indique el propietario, siempre que aquel esté dentro de los límites de la Ciudad.

La Comisión deja constancia que trabajó por dividir en dos fracciones los diez centavos de sucre del contrato, dividiendo también la línea en dos partes: de la Plaza de la Independencia a cualquiera de los límites de la línea.

Vuestra Comisión cree, que debe aceptarse las tarifas convenidas, salvo el mejor parecer del H. Concejo.—*J. Cervantes F. —Pablo J. Gutiérrez*”.

En debate, el Dr. Posso dijo que desearía que la Empresa y el Concejo se entendiesen entre sí, a fin de fraccionar la línea en dos partes, de modo que el servicio se haga igual, de Chimbacalle a la Plaza de la Independencia y de ésta a la parroquia Benalcázar, pagándose a razón de cinco centavos por fracción de línea, pues que de esta suerte se correspondería al criterio del público que esperaba ser atendido en este sentido y se facilitaría el servicio, resultando de él mayor utilidad para la Empresa. Añadió que su indicación se basaba en la justicia, porque no es equitativo que pague lo mismo el que recorre toda la línea, como el que atraviesa en parte de ella; y que aun esa era la mejor interpretación, del contrato, dado que en él, al designarse un precio general de pasajes, no se prohíbe la fracción.

El Sr. Cervantes autor del informe, combatió las ideas del Dr. Posso. La Comisión, dijo, antes de entenderse con la Empresa, cambió ideas entre sus miembros acerca del punto de que acaba de hablarnos el Dr.

Posso y propuso lo que él propone hoy. Vió las distintas faces de la cuestión, el pro o beneficio del público, el del Concejo y los intereses de la Empresa en sus diversos aspectos, las razones aducidas por el Dr. Posso y otras que él no las ha expuesto; y no obstante creyó necesario, por ahora, acceder a la tarifa de diez centavos por el recorrido general de la línea. Dado el actual tráfico de la población, la Empresa cree perjudicarse al optar por la tarifa indicada por el Sr. Dr. Posso, por cuanto mayor será el de Chimbacalle a la Plaza de la Independencia que el de ésta a la parroquia Benalcázar. De donde resultaría una entrada no muy proporcionada a los gastos, teniendo por base la tarifa de 5 centavos en la 1ª fracción de la línea, lo que, desde luego, no puede ser aceptado por la Empresa.

Terminado el debate, se tomó la votación la que resultó favorable al informe, desde luego con el voto negativo del Dr. Posso.

Con la aclaración que hiciera su autor, Dn. Federico Páez, de que tendrá el carácter de provisional, se disintió y aprobó el siguiente reglamento del servicio de tranvías:

“EL CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO,

Vista la necesidad de reglamentar, si quiera sea provisionalmente, el tráfico de los tranvías que van a instalarse en la ciudad, acuerda expedir el siguiente Reglamento:

SECCIÓN I

De los carros

Art. 1º Es obligación de la Empresa de Tranvías conservar los carros y su equipo en perfecto estado de solidez, de modo que no haya en ellos el menor peligro para la vida de los pasajeros, y, además, cuidar del aseo e higiene, para lo cual hará revisar y limpiar diariamente los motores, frenos y maquinarias y desinfectarlos por medio de la Oficina de Sanidad, a lo menos una vez por semana.

Art. 2º Cada carro tendrá un conductor y un motorista, quienes usarán, en el de-

sempaño de sus funciones, de un uniforme especial acordado por la Empresa.

SECCIÓN II

De la velocidad, paradas, bifurcaciones y cruces de los Tranvías con otros vehículos

Art. 3º En ningún tiempo ni por motivo alguno podrán rodar los carros con una velocidad mayor que la de quince kilómetros por hora. El carro que anduviere con mayor velocidad será detenido por cualquier agente de Policía y el motorista o conductor será penado con una multa de diez a cincuenta sucres sin perjuicio de la sanción legal en que incurriere por los daños causados.

Art. 4º No podrán ser motoristas sino los individuos cuya idoneidad hubiere sido reconocida mediante una comisión nombrada por el Concejo.

Art. 5º Son obligaciones de los motoristas:

a) Disminuir la velocidad reglamentaria de los tranvías en las esquinas de las calles, en las curvas, cruces, puentes y, en general, en todos los puntos que ofrezcan peligro, aunque éste no sea inmediato;

b) Anunciar, por medio de campanillazos, la partida y llegada de los carros, sea a las estaciones finales o a las esquinas de las calles, cuando tengan que detenerse en éstas para tomar o dejar pasajeros;

c) Anunciar, por medio del mismo sistema, el paso de los carros por los lugares donde los edificios se hallen muy cercanos a la línea y, en general, por los puntos que ofrezcan algún peligro para los transeuntes;

d) Detener el carro en la curva de intersección de las carreras Olmedo y Guayaquil que presenta, por hoy, grave peligro, lo mismo que cuando lo solicite algún pasajero para subir o bajar; o cuando exista algún obstáculo u obstrucción de la vía; y, en general, siempre que la presencia del carro pueda causar desórdenes o accidentes, como sucede con los animales que suelen espantarse por tal motivo;

e) No dar la señal de partida si uno o varios de los pasajeros tienen un pie en el estribo y hay para ellos peligro de ser tocados por el carro, especialmente si se trata de ancianos, mujeres o niños; y

f) Asegurarse, previamente al pase por las agujas, de que ellas estén bien puestas.

Art. 6º Prohíbese a los motoristas sostener conversación con los pasajeros o distraerse en lo más mínimo de la inspección de la vía y buen manejo del carro.

Art. 7º Es obligación de los conductores de coches, automóviles y otra clase de vehículos, como también de los peatones, ceder el paso al tranvía y desviarse de la ruta seguida por él.

Art. 8º En ningún caso serán responsables ni los motoristas ni la Empresa de los daños que ocasione el Tranvía por falta de cumplimiento de la obligación expresada en el artículo anterior, ni de los que sobrevengan a los pasajeros por subir o bajar del carro estando éste en marcha.

SECCIÓN III

De los Conductores

Art. 9º Llámense conductores las personas encargadas de la conducción de un carro, desde un punto de la ciudad a otro, y de vigilar el orden y compostura que deben observarse dentro de él.

Art. 10. Son obligaciones de estos empleados:

a) Cuidar del orden, moralidad y educación que los pasajeros han de guardar durante los viajes;

b) Observar cultura y buenas maneras en el trato con el público y, en general, con las personas con quienes deben entenderse por razón de su cargo;

c) Vender a los pasajeros los boletos para el tráfico y, después de utilizados, recojerlos para las comprobaciones de cuentas y para cuando los Inspectores de la línea los soliciten;

d) Rechazar y despedir a los pasajeros que se presentaren en estado de embriaguez o en actitud ofensiva al recato y buenas costumbres, para cuyos casos y otros análogos solicitarán el auxilio de la Policía;

e) Hacer detener el carro con el objeto de recoger al pasajero o viandante que hubiere caído y estuviese estropeado, o cuando el carro hubiere chocado con otro vehículo. En estos casos y especialmente en el primero, tomarán nota de lo ocurrido, del nombre y apellido de la persona averiada y demás circunstancias del suceso para participarlo al empleado de Policía más próximo y hacer que se presten a aquella los auxilios medicinales de mayor urgencia;

f) Proveerse de la cantidad necesaria de moneda fraccionaria a fin de dar los vueltos pedidos, los que, en ningún caso podrán ser reemplazados con fichas o boletos; y

g) Impedir que los pasajeros se sienten en las plataformas de los carros de

modo que estorben el libre ejercicio de las funciones de los empleados.

Art. 11. Prohíbese aceptar en los carros de los pasajeros, animales domésticos como perros, gatos, etc., y bultos voluminosos, malolientes, explosivos o peligrosos. Prohíbese, igualmente, escupir o ensuciar los carros en cualquier forma que sea.

SECCION IV

De las Tarifas

Art. 12. El precio de un pasaje para recorrer toda la extensión de la línea, desde la parroquia Alfaro hasta la de Benalcázar, o una parte cualquiera de ella, es de diez centavos por persona.

Art. 13. El precio del transporte de carga en toda la línea no podrá ser mayor de quince centavos por cada quintal de peso, obligándose la Empresa a depositar la carga en el domicilio de los interesados, siempre que éste se halle dentro de los límites de la ciudad.

Art. 14. Los niños menores de cuatro años no pagarán nada por pasaje, siempre que sean llevados por sus padres o tenedores y no ocupen en el carro asiento independiente.

Art. 15. Se permite a los pasajeros llevar consigo bultos, pero siempre que no pasen de diez libras y los tengan en la mano o en las rodillas.

Art. 16. El número de pasajeros en cada carro, no pasará de cincuenta por viaje.

SECCION V

Disposiciones comunes

Art. 17. Tanto los conductores como los motoristas son exclusivamente responsables de la menor negligencia en el servicio, de que ocurran choques o colisiones entre dos carros, del deslizamiento de éstos por no estar sujetos a sus respectivos motores, del mal manejo de los frenos, y, de manera especial, de los accidentes que sobrevengan por negligencia en el ejercicio de las funciones.

Art. 18. Toda queja de los pasajeros contra la Empresa o sus empleados se hará contar en un libro que para este objeto habrá en cada carro.

El presente Reglamento empezará a regir desde su promulgación y tiene el carácter de provisional.

Dado, etc."

Previa la aceptación de los correspondientes informes, cuyo tenor es

como sigue, se discutieron en 2ª y 1ª, respectivamente, el proyecto que obliga a los productores o vendedores de artículos gravados con impuestos municipales a matricularse en la Oficina de Comprobación, y el que impone contribución a los establecimientos de licores nacionales y extranjeros (estanquillos) de la ciudad, con las indicaciones a los Arts. 1º y 4º del primer proyecto que en vez de Presidente del Concejo se ponga Comisarios Municipales o Intendente de Policía; y al 2º que en los Arts 2º y 3º se supriman las clasificaciones 8ª, 9ª y 10ª; y en el art. 4º, que en vez de 10 de diciembre diga 10 de noviembre:

“EL CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO

DECRETA:

Art. 1º Los dueños y las Empresas de vehículos; los dueños de casas de juego de azar, de máquinas de jugar pesetas y de billares; los establecimientos de préstamo sobre prendas y de retroventa; los de chicherías y establecimientos donde se venda guarapo; y los vendedores ambulantes de efectos extranjeros, están obligados a hacerse inscribir en los Registros de la Oficina de Comprobación, y a obtener las cédulas o patentes respectivas, de conformidad con las Ordenanzas vigentes, desde el 16 de noviembre hasta el 15 de diciembre del presente año, aun cuando estén subastados o se subastaren los referidos ramos.

Con la misma obligación cumplirán todas las personas que pretendieren ejercer alguno de los negocios o industrias antes enumerados.

Art. 2º La infracción del artículo anterior será castigada con las multas señaladas en las mismas Ordenanzas, multas que serán impuestas por el Presidente del Concejo, previa denuncia de la Oficina de Comprobación.

Art. 3º La inscripción en el Registro se hará manifestando por escrito: el nombre del dueño del establecimiento o del negocio, la ubicación del establecimiento y la clase de industria.

Hecha la inscripción y firmada por el interesado, al pie de ella, o por un testigo, si aquél no pudiera hacerlo, la Oficina de Comprobación le entregará una paten-

te firmada por el Presidente del Concejo y el Tesorero Municipal.

Art. 4º Todas las personas determinadas en el art. 1º están obligadas a conservar en un lugar público de sus respectivos establecimientos, o a llevar consigo, según los casos, y a exhibir sus respectivas patentes, cuando lo exijan los empleados de la Oficina de Comprobación; y, si no lo hicieren, serán castigadas con una multa de \$ 5, por cada vez, la que será impuesta por el Presidente del Concejo.

Art. 5º Todo el que haya de cesar en el ejercicio de los negocios o industrias a que se refiere la presente Ordenanza, debe poner en conocimiento de la Oficina de Comprobación, dentro del mes en que haya de ser de baja, expresando si es a causa de cesación, de traspaso, o de cesión del negocio, y a presentar la respectiva patente para su cancelación.

Art. 6º Los que infringieren estas disposiciones incurrirán en una multa equivalente al valor de una cuota mensual, según el negocio o industria.

Art. 7º Quedan así adicionadas y reformadas todas las Ordenanzas pertinentes, y en vigor todas las disposiciones en ellas contenidas que no se opongan a la presente.

Dada, etc., etc."

"EL CONCEJO CANTONAL DE QUITO,

En uso de la atribución que le concede la Ley de Régimen Municipal,

DECRETA:

Art. 1º Todos los almacenes, hoteles, restaurants, casas, boticas, cafés, tabernas, covachas, pulperías, etc., etc., en que se venden al por mayor, o al por menor, o de ambos modos, alcoholes o bebidas destiladas o fermentadas, con base alcohólica, extranjeras o nacionales, pagarán los impuestos determinados en los números 4º y 5º del art. 61 de la Ley de Régimen Municipal, con arreglo a la presente Ordenanza.

Art. 2º Los establecimientos de venta de licores extranjeros pagarán, por dicha venta, las siguientes cuotas mensuales:

| | |
|--------------------|-------|
| Clase primera..... | \$ 50 |
| „ segunda..... | 40 |
| „ tercera..... | 30 |
| „ cuarta..... | 25 |
| „ quinta..... | 20 |
| „ sexta..... | 15 |
| „ séptima..... | 10 |

| | |
|-------------------|---|
| Clase octava..... | 6 |
| „ novena..... | 4 |
| „ décima..... | 2 |

Art. 3º Los establecimientos en que se vendan licores nacionales o nacionalizados pagarán, por esta venta, las siguientes cuotas mensuales:

| | |
|--------------------|-------|
| Clase primera..... | \$ 20 |
| „ segunda..... | 15 |
| „ tercera..... | 12 |
| „ cuarta..... | 10 |
| „ quinta..... | 8 |
| „ sexta..... | 6 |
| „ séptima..... | 4 |
| „ octava..... | 3 |
| „ novena..... | 2 |
| „ décima..... | 1 |

Art. 4º La Oficina de Comprobación formará y someterá el catastro cantonal de este ramo a la aprobación del Concejo Municipal, hasta el diez de diciembre de cada año.

Aprobado por él, se fijará en la misma Oficina y se publicará en el periódico municipal, con el fin de que los interesados puedan hacer sus reclamaciones, hasta 30 días después de publicado. Pasado este término no serán atendidos.

Art. 5º Para la clasificación de cada establecimiento la Oficina de Comprobación tendrá en cuenta la ubicación de él, el capital empleado en el negocio de licores, la extensión de éste y las demás circunstancias que, a juicio de aquella, influyan en el consumo.

Art. 6º Desde la promulgación de la presente Ordenanza, todo el que venda o pretendiere vender licores gravados se hará inscribir en el Registro de la Oficina de Comprobación, manifestando por escrito: el nombre del dueño del establecimiento, su ubicación (carrera, y números de la cuadra, casa y tienda) la clase de licores y la de venta, si al por mayor o al por menor, o de ambos modos.

Art. 7º La infracción del artículo anterior será castigada con una multa equivalente al impuesto de un mes, según la clase a que perteneciere el establecimiento; multa que será impuesta por el Presidente del Concejo, previa denuncia de la Oficina de Comprobación.

Art. 8º Hecha la inscripción, y firmada por el interesado al pie de ella, o por un testigo, si aquel no pudiere hacerlo, la Oficina de Comprobación le entregará una patente suscrita por el Presidente del Concejo y el Tesorero Municipal.

Art. 9º Los dueños de los establecimientos están obligados a conservar y exhibir sus respectivas patentes, siempre y cuando lo exijan los empleados de la Oficina de Comprobación; y, en caso de resistirse, serán castigados con una multa de \$ 5 por cada vez, que será impuesta por el Presidente del Concejo.

Art. 10. Todo el que haya de cesar en la venta de licores está obligado a ponerlo en conocimiento de la Oficina de Comprobación, dentro del mes en que haya de ser de baja, expresando si es a causa de cesación, de traspaso o de cesión del negocio, y a presentar la respectiva patente, para su cancelación.

Si la cesación fuese por fallecimiento del contribuyente, o por causa que le imposibilite, cumplirán con dicho deber los que legítimamente le representen, dentro de los diez días siguientes al en que ocurra el hecho.

Art. 11. Los que infringieren estas disposiciones, incurrirán en una multa equivalente al valor de una cuota mensual, según la clase del establecimiento.

Art. 12. El pago del impuesto lo harán los dueños de los establecimientos en la Tesorería Municipal y por mensualidades adelantadas; pero podrán también efectuarlo por trimestres anticipados, en cuyo caso obtendrán a su favor los descuentos siguientes: el 2º/10 sobre las consignaciones de un valor de \$ 30 a \$ 50; el 3º/10 de \$ 51 a \$ 100 y 4º/10 de \$ 101 a \$ 210.

Dicho pago se comprobará sólo con el correspondiente recibo del Tesorero Municipal.

Art. 13. Cuando haya de recaudarse la contribución vencida a un dueño de establecimiento que por haber cesado o traspasado su negocio, pueda resultar insolvente al intentarse el cobro, y lo mismo cuando no fuere posible requerir al deudor, será responsable del impuesto la persona que aparezca sucediéndole en el establecimiento y en posesión de él.

Art. 14. La recaudación del impuesto se hará directamente o por asentamiento; y, en este último caso, se observarán las disposiciones contenidas en los arts. del 65 al 68 inclusive de la Ley de Régimen Municipal.

Art. 15. El asentamiento del impuesto no releva a los que venden licores de la observancia de las disposiciones de los arts. 6º, 8º, 9º y 10º de esta Ordenanza.

Art. 16. Todo el que vendiere licores sin pagar los impuestos determinados en la presente Ordenanza, perderá, en beneficio de la Municipalidad o del asentista, según el caso, los licores materia del contrabando, y pagará, además, a la Municipalidad una multa igual al décuplo del valor de la cuota mensual que le corresponda, conforme a la clasificación que del establecimiento hiciere la Oficina de Comprobación.

Art. 17. Quedan derogadas todas las Ordenanzas expedidas anteriormente sobre la materia.

Bada, etc."

Aprobado en 1ª pasó a 2ª el Reglamento formulado para el establecimiento y funcionamiento del Laboratorio Químico Municipal.

"Señor Presidente:—En cumplimiento de la honrosa comisión que se nos diera, tenemos a bien presentar el siguiente proyecto de reglamento:

"EL CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO,

DECRETA

el siguiente Reglamento para el Laboratorio Químico Municipal:

Régimen del Laboratorio Municipal

Art. 1º El Laboratorio Municipal es el encargado de vigilar por la salubridad de las sustancias alimenticias y la legalidad de su comercio; la verificación de la pureza de las aguas destinadas al consumo, conforme a las leyes que rigen la organización municipal. Bajo su autoridad, deben hacerse los estudios generales y especiales relativos a la higiene pública y privada, pero particularmente de las cuestiones que conciernen a la alimentación. Debe proceder al análisis químico y bacteriológico de las muestras de bebidas, materias alimenticias, drogas y productos farmacéuticos tomados por los inspectores, en las fábricas, almacenes, farmacias, tiendas y casas de comercio y haciendas, con el fin de descubrir las falsificaciones y alteraciones; a la inspección de mercados, tercenos, restaurants, cafés, hoteles, fábricas y boticas; y a la destrucción de las mercaderías corrompidas o nocivas; a la vigilancia y análisis químico y bacte-

riológico de las aguas que sirven a la alimentación, así como de las aguas minerales; al análisis toxicológico en los casos de envenenamiento.

Art. 2º El Laboratorio constará de dos secciones: una de química y otra de bacteriología y microscopía.

Art. 3º Se llevarán libros de entradas, en los cuales se anotarán la naturaleza de las muestras, su procedencia, época de la recepción, nombre del depositante, resultado del análisis, multa, nombre del vendedor, su dirección, y, finalmente, la clasificación de *Buena, Regular o Mala*, acompañada de alguna observación si fuere necesario.

Art. 4º Se tendrán libros talonarios en los cuales inscribirán los ayudantes los resultados de los análisis.

Art. 5º Los análisis que se efectuaren en el Laboratorio serán gratuitos o pagados.

Art. 6º Serán gratuitos los de las muestras recogidas por los inspectores, de líquidos, sustancias alimenticias o productos farmacéuticos.

Art. 7º Serán pagados los que soliciten los comerciantes o particulares.

Art. 8º La supervigilancia del trabajo técnico del Laboratorio será ejercida por la Facultad de Medicina, y todos los reclamos que se presentaren sobre los procedimientos del Laboratorio se harán por escrito a dicha Facultad, la cual informará al Presidente del Concejo, acerca de ellos. En casos urgentes o que no se refieran a los procedimientos técnicos resolverá el Presidente oyendo al Director del Laboratorio.

Art. 9º Las horas de servicio del Laboratorio serán de cinco horas diarias, por lo menos, distribuidas a juicio del Director.

Del personal

Art. 10. El Laboratorio químico tendrá el siguiente personal:

Un Director.

Un Ayudante de Química y Bacteriología, debiendo desempeñar el puesto de Secretario.

Dos inspectores de bebidas y sustancias alimenticias, aguas y productos farmacéuticos, que pueden ser los Comisarios Municipales.

Dos Ayudantes *ad honorem*, elegidos entre los estudiantes de Medicina y de Farmacia.

Un mozo de Laboratorio que hará de portero al mismo tiempo.

Del Director

Art. 11. Para ser Director del Laboratorio se necesita ser Farmacéutico, y haber rendido con éxito los exámenes de Química analítica y de Bacteriología en las Universidades de Quito o Guayaquil.

Art. 12. El Director Jefe de la Oficina tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

1º Fijará las horas de trabajo a los empleados y las distribuirá convenientemente;

2º Presentará una relación mensual de los trabajos de la Oficina, dando cuenta de los análisis verificados y de los resultados obtenidos en lo que se refiere a la calidad de los alimentos que se expenden al público;

3º Comunicará a la prensa todos aquellos datos que sirvan para precaverse de la mala calidad de sustancias que se expenden para el consumo, e informará acerca de las aguas que surten a la ciudad;

4º Firmará todos los documentos que emanen de la Oficina, y dará cuenta al Intendente de todos los resultados de las investigaciones, cuando se trate de alguna adulteración o alteración peligrosa para la salud o comporte un engaño que perjudique a los intereses del consumidor;

5º Visitará periódicamente los establecimientos que directa o indirectamente estén relacionados con los servicios encomendados al Laboratorio Municipal;

6º Dará cuenta al Concejo de las faltas graves cometidas por los empleados de su dependencia;

7º Será responsable de todos los traba-

jos que se hicieren en la Oficina de su cargo;

8º En los casos de error grave en los análisis, por impericia o por maliciosa intención, y también por abusos que cometieren los empleados subalternos, en el ejercicio de su mandato, serán inmediatamente expulsados de la oficina, sin perjuicio de la acción legal.

Art. 13. El Director durará en el desempeño de sus funciones el tiempo de tres años, pudiendo ser reelegidos.

Art. 13 (bis) El Director asistirá a las sesiones del Concejo, sin voto, y formará parte de la comisión de higiene.

Del Ayudante

Art. 14. Para ser Ayudante se necesita: tener el título de Farmacéutico y haber rendido con éxito los exámenes de Química analítica y el de Bacteriología.

Art. 15. El Ayudante será responsable de todo el material del Laboratorio y, para posecionarse del cargo, rendirá una fianza pecuniaria de.....

Art. 16. Los ayudantes serán nombrados por el Concejo, a propuesta del Director, pues este será responsable de sus trabajos.

Art. 17. El Ayudante estará obligado a ejecutar todos los trabajos que indique el Director, bajo su control, y a permanecer cinco horas diarias, por lo menos, en el Laboratorio.

Art. 18. Será responsable ante el Director de los trabajos que ejecutare.

Art. 19. El Ayudante llevará un libro en el cual inscribirá el resultado de sus análisis, los cuales los firmará.

Art. 20. El Ayudante, después de dos años de servicio, podrá solicitar y obtendrá del Concejo, siempre que su desempeño y buena conducta hubieren sido satisfactorios, un certificado que le acredite "Químico o Perito-Inspector honorario del Laboratorio Químico Municipal de Quito".

De los Inspectores

Art. 21. Los Comisarios Municipales de-

sempeñarán el cargo de Inspectores. Se presentarán diariamente al Laboratorio a recibir las instrucciones relativas al desempeño de sus funciones.

Art. 22. Deberán tomar, por triplicado, las muestras de bebidas, sustancias alimenticias y productos farmacéuticos, en el comercio o en los lugares que oportunamente se les indicare; lacrarán, sellarán y colocarán una etiqueta de cartón impresa de antemano que contiene la naturaleza del producto, nombre del comerciante, fecha, & y "levantarán el acta de la toma de las muestras", firmarán la etiqueta y exigirán que firme el comerciante. Dejará una muestra en poder del interesado y llevará las demás al Laboratorio que las entregará con el parte respectivo.

Art. 23. Ordenanzas especiales serán dictadas más tarde con el fin de reglamentar el consumo y venta de materias alimenticias, bebidas y productos farmacéuticos.

PRESUPUESTO

Art. 24. Los sueldos asignados al personal del Laboratorio serán los siguientes:

| | |
|--------------------------|--------|
| Director | \$ 500 |
| Ayudante | 100 |
| Mozo de Laboratorio..... | 30 |

Tomados de la partida destinada a gastos extraordinarios.

Dado, etc."

Quito, octubre 29 de 1914.—*F. Cousin.*—*Pablo J. Gutiérrez*".

Se aprobaron por último, el catastro que presenta la Oficina de Comprobación para el cobro del impuesto llamado de estanquillos y los siguientes informes: el que designa las bases conforme a las cuales se hará la subasta de las tiendas de la casa municipal; el que ordena expropiar al Sr. Arzobispo una parte de su terreno necesario para la formación de la calle Pazmiño; y el que manda concluir las obras ya empezadas de nivelación de las calles de la ciudadela Larrea.

Como la Secretaría informó que

el Sr. Tesorero no había dado cumplimiento a una orden de pago expedida a favor del Sr. Roberto Cruz por una cantidad de cola comprada a este señor para los rodillos de las máquinas tipográficas de la Imprenta Municipal por haberse agotado la correspondiente Partida del Presupuesto, se dispuso que tanto el excedente habido hasta la fecha en el mismo ramo como los más gastos de igual clase que hayan de hacerse hasta la terminación del año en curso, se apliquen al Art. 36 del Presupuesto.

Por último se autorizó a la Presi-

dencia para la compra de una máquina de escribir para la Secretaría Municipal en reemplazo de otra que de esta Oficina pasará a la de Obras Públicas Municipales.

Terminó la sesión.

El Presidente, *Leopoldo Seminario.*

El Secretario, *J. B. Castrillón.*