

At.º 2.º = Queda reformado en este sentido la Ley de Octu-
bre 12 de 1908.

Dado V. = H. W. Ollague = Gregorio Laros = Juan B.
Alvarez

Terminó la sesión.

El Presidente

Abelardo Montalvo

El Secretario

Julio Guevara

Sesión del 6 de Octubre de 1909.

Instalóse la sesión a las diez de la mañana, bajo la
Presidencia del Sr. Dr. Abelardo Montalvo y concurrieron
los Sres. Almeida, Alvarez, Juan B., Alvarez, Julio B., Arce,
Coral, Espinosa, Falconi, Julio, Falconi, Miguel, Gauralea,
Kennedy, Mealdonado, Marchán Ch., Marchán Miano,
Montes de Oca, Moscoso, Muñoz, Navarra, Ollague, Sala-
cios, Sarmiento, Laros, Sánchez, San Lucas, Soriano, Stopper,
Verán S., Valdés, Villavicencio, Yela y el inscrito Secretario.

Después de leer, aprobóse, sin reparo alguno, el ac-
ta de la sesión del 28 de Setiembre.

Luego el Sr. Montes de Oca manifestó que ha-
bía cosa de cinco años se hallaba pendiente en secre-
taria la solicitud del Sr. José García Ricaurte, contra-
tista para la construcción de un camino a Baños.
Que dicho Sr. había cumplido su compromiso pero que no
se le pagaba aún el valor de la obra, razón por la cual
había hecho su reclamo ante el Congreso, reclamo que
no se le daba curso, siendo así que otros asuntos par-
ticulares presentados a la Cámara con posterioridad
habían sido ya resueltos. Que por estas razones y fun-
dado, además, en la justicia que le asistía al señor
García Ricaurte solicitaba se despachara su asunto.

La Presidencia, observó al Sr. Montes de Oca

que por recargo de asuntos de interés general que cursaban en la Cámara no había sido posible conocer del reclamo del Sr. García; pero que se lo tendrá en cuenta tan pronto como fuere posible; y dispuso se continuase con el orden del día.

Pasaron al archivo, después de leídos, el oficio N.º 36 del Sr. Ministro de Obras Públicas, fecha 5 de Octubre, que acusa recibo del proyecto de decreto que crea fondos para erigir una estatua a Don Pedro Vicente Malanado y para la construcción de un parque, del mismo nombre, en la ciudad de Riobamba; y el de la Secretaría del Senado, N.º 60, que acusa recibo del proyecto de decreto por el cual establece una Escuela de Agronomía en el Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí.

Ordenóse que después de acusado recibo, se remita a la Cámara Legislativa, para que sea tomado en consideración al discutirse el proyecto de Ley de Presupuestos, el oficio N.º 5444 del Sr. Ministro de Justicia, para que se cree un Juzgado de Letras en el cantón Chimbo, provincia de Bolívar.

Se dispuso fuera enviado al Ejecutivo, para los fines legales, el proyecto de decreto que faculta al Municipio de Guaranda para que invierta los fondos destinados al camino de Angafaca, en la construcción de la carretera que debe unir los tres cantones de la provincia de Bolívar, hasta Balsapamba, proyecto devuelto por el Senado con oficio N.º 59, fecha de ayer, por haber sido discutido y aprobado por esa H. Cámara.

En seguida dióse lectura al Mensaje del Sr. Presidente de la República al Congreso Nacional, sobre "Canalización de Bahía y Ferrocarril y Muelle de Mantá", remitido por el Sr. Ministro de lo Interior, con oficio N.º 123 del 29 de Setiembre. Dicho Mensaje dice así:

Señores Legisladores:

El Congreso de 1900 expidió el decreto de 20 de Octubre, en el que, atendiendo a que Bahía de Caraquez es uno de los principales puertos de la República, se ordenó que se canalizara, a fin de que los navíos no anclasen afuera del referido Puerto. La Legislatura de 1901, por Decreto de 30 de Octubre, mandó que se construyeran el muelle y los diques respectivos, además de la canalización ordenada por el anterior Congreso; y el De-

Decreto Legislativo de 17 de Octubre de 1904, prorogó por tres años la vigencia de los anteriores Decretos, sobre canalización y construcción de muelles. Durante el Gobierno del Sr. General Ibarra, el Ingeniero Sr. Everett hizo los estudios técnicos correspondientes; pero no se pasó de ahí, sin dudas, por dificultades económicas para la realización de obras tan importantes. Y, como es natural, con el transcurso del tiempo se han aumentado los obstáculos que obstruyen el mencionado Puerto; de suerte que los buques fondean a considerable distancia, ocasionando con ello grandes perjuicios al Comercio.

Remover los bancos que hacen inaccesible el puerto de Bahía, uno de los mejores de la Costa ecuatoriana, sería fomentar y favorecer el comercio de la Provincia de Manabí, extensa y rica, y por lo mismo, llamada a figurar entre las primeras de la República. Y mucho más ahora que se construye el Ferrocarril de Bahía a Quito, sea ferrea que aumentará prodigiosamente el movimiento de importación y exportación por dicho Puerto. Retardar la canalización de Bahía, valdría tanto como dejar incompleta la obra del Ferrocarril, que unirá la Capital de la República directamente con el mar.

Fundado en esta imperiosa necesidad, celebró el Gobierno, en 10 de Mayo del presente año, el contrato que hallaréis inserto en el "Registro Oficial" que os envío; contrato por el que se comprometió el Sr. D. Edmundo Gatefort a ejecutar la canalización y arreglo del Puerto citado. Os recomiendo oficialmente el estudio de dicho contrato; y os encarezco que lo aprobéis, por ser necesario y ventajoso para Manabí y para la Nación entera.

El Congreso de 1905 aprobó un Contrato para construir un Ferrocarril de Manabí a Santa Ana; cuyo precio era de \$ 200.000 dólares, que el Estado debía pagar en Bonos. Fracasó esta empresa, por razones que no es del caso expresar; y en el mes de Agosto de este año, el Gobierno volvió, ad-referendum, el mismo contrato con el Sr. D. Julio Goumbach; documento que hallaréis también publicado en el "Registro Oficial" que os remito. Debo llamar vuestra atención al hecho de haberse pactado ahora el precio en solo un millón de dólares, en Bonos, cuando antes se había fijado dicho precio en mayor su-

ma); siendo de notarse que, según el nuevo contrato, se ha comprometido el Sr. Gonsenbach a construir también un muelle de hierro, adecuado, en el puerto de Maunta, obra que no estaba incluida en el Contrato anterior.

No puede ocultarse a nadie, la importancia y utilidad de esta preciosa línea férrea, la que será sostenida por el producto de los impuestos sobre la Esgua, y desarrollará la agricultura y más industrias en los cantones de Montecristi, Portoviejo, Cocaqueras y Santa Ana; lugares ricos que sólo necesitan facilidades de transportes para multiplicar considerablemente la producción, sobre todo, de marfil vegetal, cuyo consumo ha llegado a ser prodigioso en el Exterior. Si la línea férrea es útil, lo es igualmente la construcción de un Muelle en el puerto de Maunta; esta obra es complementaria de la primera, y tan necesaria como ella para facilitar y fomentar la exportación de Esgua, de las montañas manabitas, y los demás productos de aquellas feracísimas comarcas.

Tengo conocimiento de que están listos los capitales para esta obra, y que los empresarios no esperan sino la aprobación del Congreso, para dar principio a los trabajos. Como es necesario favorecer esta clase de empresas, es recomiendo el estudio preceptivo del Contrato Gonsenbach, a fin de que lo aprobéis, sea necesario y beneficioso para la Nación.

Señores Legisladores = Eloy Alfaro = Palacio Nacional. Quito, Setiembre 27 de 1909.

Acto continuo, fué leído a la consideración de la Cámara este informe:

Señor Presidente: La Comisión de Obras Públicas, a la cual volvió el contrato para el arreglo del puerto de Babia y a la que se agregó el Sr. Capitán de Fragata D. Eldefonso W. Olague, tiene el honor de informar a la Cámara que, en virtud de la moción aprobada, se asesoró con el Ingeniero Nacional Sr. D. Lino María Flor, y después de discutido el proyecto tiene a bien presentar las siguientes indicaciones:

Después del inciso 2.º del Art.º 14 se agregará un inciso que diga:

"Todos los rendimientos que produzcan los impuestos establecidos en el inciso anterior, servirán para abonar el 10% de que habla este artículo."

Al final del Art. 16 debe agregarse "exceptuando los buques de guerra"

En el Art. 18 debe agregarse a la palabra "necesarios," "útiles."

Al Art. 21 debe agregarse el siguiente inciso: "Para los efectos de este artículo se determinará con precisión la medida del fondo actual que sirva de base para el plano: se determinará, así mismo, el estado de Luna y marea en que se ha practicado el sondaje, para, en iguales circunstancias, hacer la recepción de la obra."

En el Art. 25 debe decirse que los terrenos ganados al mar, o al río por terraplenes o aluviones, pertenecerán al Municipio del cantón Guayaquil. Virgilio Stopper. - A. Montes de Oca. - Geofilo M. Sánchez. - J. W. Ollague.

Como hubiese quedado suspenso el 16 de Setiembre la aprobación del primer informe de la misma Comisión, la Presidencia ordenó se diese nueva lectura de este documento que dice así:

"Señor Presidente. La Comisión 1.ª 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 Caráquez, debe aceptarse en la forma que presenta la Comisión, salvo el mejor parecer de la H. Cámara. - Quito, Setiembre 9 de 1909. - A. Montes de Oca. - Virgilio Stopper. - Antonio Marchán Ch. - Geofilo M. Sánchez."

Sometido a debate fué aprobado el informe, en su parte resolutiva, y, en consecuencia, sometiose a tercera discusión el proyecto presentado por la Comisión, conjuntamente con las indicaciones hechas por la misma en su segundo informe, copia de ya.

previa lectura fue on. aprobados, uno por uno, sin modificación alguna los Art. 1.º al 6.º inclusive, que, respectivamente dicen así:

Art. 1.º - El Sr. Edmundo Catefort se compromete ya en su nombre personal, ya en nombre de la Compañía francesa, inglesa o belga, a la que ceda sus derechos, primero, a hacer estudiar por un Ingeniero competente los trabajos que hay que efectuar en la embocadura del río de Pichone para permitir a los buques del onismo tonelaje que los que actualmente entran

á Guayaquil, pasar la barra y anclar en el río, en frente de Bahía, para efectuar las operaciones de carga y descarga, por medio de muelles que se construirán al efecto. La profundidad del canal no podrá ser menor de cinco metros cincuenta centímetros (diez y ocho pies ingleses) y la Compañía se obliga á aumentar esa profundidad, más luego y á medida que se desarrolle el movimiento del puerto, hasta veinte y cinco pies ingleses. - Segundo, á hacer ejecutar los trabajos especificados en el artículo siguiente, después que hayan sido aprobados por el Gobierno los proyectos que á ellos se refieren. El estudio hidrográfico de que se trata, deberá comprender, además, el medio de preservar la ciudad de Bahía de Caráquez de los peligros de erosión procedentes de las corrientes que van desgastando la villa izquierda del río de Tihone.

Art. 2.º - Los trabajos para mejorar el puerto de Bahía de Caráquez que forman el objeto del presente contrato, consisten en: (A) - Construcción de un muelle de albañilería al que puedan atracar los barcos que tengan cuatro metros de calado, con un desarrollo de cuatrocientos metros como mínimo. (B) - Construcción de almacenes y cobertijos para depositar y abrigar las mercancías en el muelle ó en sus dependencias. (C) - Instalación de aparatos mecánicos para descargar los barcos, á mano ó á vapor, según lo exija el buen servicio. (D) - Formación de terraplenes. (E) - Instalación de boyas y de faros. (F) - Establecimiento á lo largo del muelle, de vías férreas para el servicio de los almacenes, á fin de poner en comunicación dicho muelle con los depósitos de aduana y almacenes, así como en la estación del ferrocarril. (G) - Dragado del banco de la barra. (H) - Dragado del río en la medida necesaria para facilitar el fordeadero. (I) - Construcción de obras que aseguren el mayor volumen de agua al canal de la barra. (J) - Aducción de agua potable á Bahía, siempre que se reconozca como posible este trabajo, y con previo acuerdo con el Gobierno y la Municipalidad.

Art. 3.º 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 á la

aprobación del Gobierno, acompañados de los presupuestos respectivos, especificación de las 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.

Art.º 4.º - Los trabajos mencionados en el artículo segundo, no se empeñarán 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 la pidan para la perfecta inteligencia de los planos y presupuestos.

Art.º 5.º - 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 o informes pedidos por el Gobierno acerca de los mismos estudios, será descontado de este plazo. Estas aclaraciones deberán ser suministradas dentro de un plazo razonable fijado por el Gobierno.

Art.º 6.º - 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 podrá exigir cambios en los planos modificados, conforme a las indicaciones, sino de acuerdo con la Compañía concesionaria, la cual podrá a partir de aquel momento, efectuar los trabajos según los nuevos planos.

En debate el Art.º 7.º, leyóse la indicación del Sr. Dr. Miguel Ángel Montalvo, de que se sustituya la palabra "Warrants" con otra castellana; mas como no se hallase presente el Dr. Montalvo ni ningún Diputado la acogiese no pudo ser tomada en consideración por la Cámara.

Entonces el Sr. Olague indicó que como no había en castellano una palabra equivalente a "Warrants", que era conocida universalmente, se dejase en el Art.º 7.º que estaba discutiéndose: "La Compañía concesionaria podrá emitir certificados conforme a la Ley de Warrants, en vez de: "podrá emitir warrants".

La Comisión informante acogió lo indicado por el Sr. Olague, y cerrado el debate se aprobó el Art.º

culo septimo, con dicha modificatoria, quedando, en consecuencia, en esta forma.

Art. 7.º - La Compañía concesionaria tendrá obligación de construir almacenes apropiados para la custodia de las mercancías; estos almacenes serán reputados almacenes de aduana y estarán sujetos a las leyes de la República referente. La Compañía concesionaria podrá emitir certificados conforme a la Ley de Warrants. El muelle y los almacenes que construya la Compañía, para depósito y seguridad de las mercancías, se consideraran 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 sobedichos almacenes, y el Gobierno hará, si fuere necesario y por cuenta de la Compañía, las expropiaciones de los terrenos.

En debate aprobóse en seguida los Art. 8.º y 9.º, que dicen en su orden, así:

Art. 8.º - La Compañía concesionaria sustentará a su costa un sistema de alumbrado y de señales, que comprenda faros y luces luminosas, o de otra clase para facilitar la entrada del puerto.

Art. 9.º - 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.

Puesto a debate el Art. 10.º, y leída la indicación del Sr. Dr. Buello de que el plazo para construir el puerto sea de dos años, el Sr. Dr. Navarro dijo: - El plazo que indica el Sr. Dr. Buello es sumamente corto para una obra de la magnitud que se propone llevar a cabo la Compañía. Si aun para canalizar Guayaquil se ha concedido al empresario el término de cuatro años, cómo pueden señalarse solo dos, para una obra de mayor importancia y costo? Dado es que lo que se hace con precipitación no se hace bien; y grave sería el perjuicio que resultara de arreglar el puerto de Guayaquil en un tiempo estrecho por de más.

Como el Sr. Dr. Buello no se hallaba presente, ni ningún Diputado recogiera su indicación, no se elevó esta a moción, y cerrado el debate sobre el Art. 10.º se lo aprobó en los términos propuestos por la Comisión, que dicen así:

Art. 10.º - En el plazo de seis meses desde la fecha de la escritura pública de la presente concesión, la em-

prva presentará los planos y presupuestos de los trabajos y em-
pezará estos últimos en los seis meses siguientes. El plazo
para la construcción del puerto es de cinco años desde el prin-
cipio de los trabajos.

En debate el Art.º 11 con la indicación del Sr. Dr.
Coello de que el depósito se haga en un Banco Nacional,
aceptada por la Comisión, el Sr. Dr. Salacios, con el apoyo
del Sr. Ollague hizo esta moción:

"Que se diga que el depósito se hará en el Ban-
co del Ecuador."

En este momento se incorporó a la Cámara
el Sr. Dr. Coello.

Ponetida a debate la moción, el Sr. Dr. Navarro
expresó que era inaceptable, por cuanto podría suceder que
desapareciera el Banco del Ecuador, por cualquier motivo,
y entonces surgirían dificultades.

El Sr. Ollague replicó que esto no sucedería nunca,
porque al Banco del Ecuador le faltaban muy pocos años
de existencia, según compromiso de los accionistas, y que es
la mejor institución bancaria que hay en la República,
por el fondo de reserva que le pone a cubierto de toda
contingencia.

El Sr. Dr. Salacios corroboró lo dicho por el Sr.
Ollague; mas como el Sr. Montes de Oca indicara que pa-
ra conciliar los pareceres podría decirse "que el depósito
se haga en uno de los Bancos del Ecuador, a elección
del Gobierno", lo cual fue aceptado por los autores de
la moción, ésta se aprobó en los términos expresados;
y luego aprobóse el artículo con dicha reforma y con
la supresión de las palabras "o en valores que satisfagan
al Gobierno", quedando por tanto de esta manera:

Art.º 11. - En los nueve primeros meses que trans-
curran a partir de la firma del contrato definitivo,
el Sr. Catefort o la Compañía a la que se da sus de-
rechos, deberá depositar en un Banco del Ecuador, a
elección del Gobierno, como garantía del cumplimiento
fiel de las obligaciones mencionadas en el artículo
primero, la suma de cincuenta y un mil sures en
metálicos, debiendo devolverse dicho depósito al Sr. Catefort
o a la Compañía después del cumplimiento de los
referidos compromisos. Los intereses de estos depósitos
perteneceán al Sr. Catefort o a la Compañía.

En debate el Art.º 12, que dice así: "El Sr.

Californiá, o la Compañía, si que ceda sus derechos, disfrutará la concesión del puerto durante setenta y cinco 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, fructivos para entrada y salida, tripulantes, lanchas, remolcadores, faros, winches, locomotora del muelle, etc. etc.; y hechas las indicaciones del Sr. Dr. Miguel Angel Montalvo de que se reduzca a 50 años el tiempo de la explotación, y del Sr. Dr. Coello que no se fije plazo; el Sr. Dr. Navarro dijo refiriéndose a la primera indicación: Ciento que no esté aquí el Sr. Dr. Miguel Angel Montalvo, para que exponga las razones que le hayan asistido para indicar que la Compañía no tenga derecho a la explotación sino solo por 50 años, ya que lo que expresó en primer debate de que en todas partes se concedía este plazo, no es cierto. Al contrario las explotaciones en obras de grande importancia, como las de ferrocarriles, no bajan de 75 años, siendo las mas por 99.

La Argentina no es un país al cual se le pueda considerar atrasado, y acaba de hacer concesión a perpetuidad por un ferrocarril, uno que del Rosario, de 800 kilómetros de extensión.

Según el contrato que estamos estudiando, las acciones, como luego veremos, en uno de los artículos subsiguientes, están garantizadas por el Gobierno, durante 33 años; ¿pero la Compañía cuando se reemborsará? Entre tanto queda en descubierta su capital, pues es sabido que la Empresa ha traído oro para la obra sin que el Estado haya dado nada. Dado caso de amortizarse el capital en 33 años sería este por qué hubiese habido utilidad desde un principio ¿y si no la hay?, ¿cuando se verificará la amortización? Nótese, por otra parte, que hay incendios, renovación de material, etc, que constituyen verdaderos perjuicios para la empresa, para resarcirse de los cuales hay que emprender en nuevos gastos.

El Ferrocarril del Sur se ha hecho con la plata del Estado, y hasta hoy no produce nada; y sin embargo de todo esto el plazo de explotación es de 75 años. Este mismo plazo debe ser también el que se conceda a

la Compañía que va á entenderse en una obra de grande magnitud, como es la del arreglo del puerto de Caráquez.

Como el Sr. Dr. Verán observó que las indicaciones de los Sres. Dres. Miguel Angel Mantalvo y Federico Ce. Truello no se habían elevado á moción, la Presidencia cerró el debate sobre el Art.º 12, el cual fué aprobado en la forma antes anotada.

Acto continuo aprobóse sin debate el Art.º 13, con sólo lo indicado por el Sr. Sánchez, que aceptó la Comisión, de que se exprese que todo el material fijo, rodante ó flotante pasará "en buen estado" á ser de la Nación, quedando, en consecuencia, dicho artículo en esta forma:

Art.º 13. Al término de los 75 años de la Concesión, todos los trabajos y todo el material fijo, rodante ó flotante de la empresa pasará en buen estado, a ser dominio de la Nación, sin ninguna indemnización para la Compañía.

Como en este punto hubiese llegado la hora reglamentaria, el Sr. Presidente declaró que prorrogaba la sesión por media hora; y continuando el debate del proyecto de contrato, se aprobó el Art.º 14 con la indicación hecha por la Comisión de que después del inciso segundo, se ponga éste:

"Todos los rendimientos que produzcan los impuestos establecidos en el inciso anterior, servirán para abonar el 10% de que habla este artículo."

En consecuencia el Art.º 14 quedó en esta forma: Para que pueda la Compañía atender a todos los gastos señalados en el Art.º 12, y particularmente renovar el material fijo ó móvil de tal manera que se entregue en buen estado al Gobierno al expirar la concesión, el Gobierno abonará á la Compañía una cantidad anual correspondiente al 10% de la totalidad de los gastos del arreglo del puerto, quedando entendido que en esa cantidad está incluido al mismo tiempo que los gastos de explotación y de amortización del 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 destinarán para estos gastos e intereses los derechos de puerto, muelle, farras, anclaje, pilotaje, de descarga de los buques y de movilización de bultos, en la parte que no está ya afectada.

Todos los rendimientos que produzcan los impuestos establecidos en el inciso anterior, servirán para abonar el 10%

de que halla este artículo.

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 con una décima parte del aumento en los ingresos aduaneros que exceda al máximo conseguido hasta ahora, haciendo presente que no se trata aquí de un aumento sobre 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.

En este punto el Sr. Corral manifestó que no teniendo a la mano un ejemplar impreso del contrato que estaba aprobándose, no podía, por la mera lectura de las cláusulas, que daba la secretaría formar juicio acertado de la bondad del contrato, y que, para continuar la discusión era preciso que firmemente se lo imprimiese.

El infrascripto informó que con oportunidad se habían mandado los originales a la imprenta, pero que solo en la mañana de hoy se le habían presentado las pruebas.

Entonces, el Sr. Dr. Palacios, con el apoyo del Sr. Corral, propuso:

Que se suspenda el debate del contrato para el arreglo y arrendamiento del puerto de Bahía de Caraquez, hasta el día de mañana en que se tendrá a la vista el contrato modificado por la Comisión, que está imprimiéndose.

Lucharon la moción los Sres. Montes de Oca, Navarro, Stopper, Arregui y Espinosa, y la defendieron los Sres. Dr. Maldonado y los autores de ella, y cerrado el debate fue negada por votación nominal pedida por los Sres. Corral y Palacios, por 22 votos contra 9.

Dieron voto afirmativo los Sres. Palacios, Muner, Marchán Ch., Laros, Seris, Maldonado, Ferrans, Coello y Corral; y negativo los Sres. Presidente Kennedy, Navarro, Parrino, Villaricencio, Gorráles, Sánchez, Arregui, Montes de Oca, Ollague, Falconi Julia, Valdez, Ceta, Moresco, San Luis, Alvarez Juan E., Falconi Miguel, Almeida, Stopper, Marchán

N. Espinosa y Alvarez Julio C.

El Sr. Enriquez que se incorporó a la Cámara, cuando se cerraba el debate, de la moción, rebatió y se dar su voto recogido al Art. 112, inciso 1.º del Reglamento, que dice:

"No podrán dar su voto: 1.º Los Diputados ausentes de la sala en el momento de la votación o que no hayan asistido a ninguna de las discusiones."

En consecuencia de la negativa de la moción del Sr. Dr. Palacios, continuó el debate del contrato y se aprobó el Art. 15 con solo la indicación del Sr. Olague al inciso primero de que se diga el Ingeniero E. B. Everett, y no simplemente Ingeniero Everett, para evitar ambigüedades.

Art. 15. - La cifra de \$ 2.040.000 propuesta en 1903 por el Ingeniero E. B. Everett quedará 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 \$ 142.800 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 otra después de acabarse hasta las nueve décimas partes de la primera emisión. En caso de pasar de los \$ 2.040.000 la evaluación definitiva de los trabajos del puerto, se hará una tercera emisión de obligaciones, en las mismas condiciones de las dos primeras y por el importe del excedente en la evaluación.

En cada una de estas obligaciones constará que los intereses y la amortización están garantizados durante 33 años por el Gobierno del Ecuador y dicha mención será certificada por un Delegado del Supremo Gobierno.

Las emisiones se harán por el intermedio de un Banco adecuado para esta clase de operaciones y elegido por la Compañía de acuerdo con el Gobierno y bajo la vigilancia de su representantes.

Dicho Banco emisor certificará el producto neto de cada emisión, deducidos todos los gastos, y remitirá el producto neto a un establecimiento de buen crédito en Francia o Inglaterra, que será señalado por el Gobierno, de acuerdo con la Compañía. - Los intereses de este depósito pertenecerán al Gobierno.

Los fondos de dicho depósito, se entregarán a la Compañía constructora, previas las órdenes correspondientes del Gobierno, en la proporción siguiente: 20.000 sueres para los estudios y, después, por cantidades de 200.000 sueres, por anticipación y a medida que la Compañía haya efectuado una suma correspondiente de trabajos, o haya recibido una suma correspondiente de materiales; dichos trabajos debiendo ser recibidos por el Comisionado del Gobierno, y los materiales comprobados por sus facturas correspondientes.

El Art.º 16 se aprobó con la modificación hecha por la Comisión, de que se agreguen al final, estas palabras "exceptuando los buques de guerra"; y previo señalamiento de la indicación del Sr. Villavicencio de que la parte que se destina para el servicio de la guarnición sea sobre el impuesto a la tagua que se exporte por Bahía de Guayaquil, y no "sobre la exportación de la tagua en Manabí", como dice el artículo, el cual quedó en esta forma:

Art.º 16. — En cuanto a la renta necesaria para el servicio de la garantía arriba mencionada, el Gobierno señala desde ahora una tercera parte del impuesto sobre la exportación de la tagua 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 los rentas comunes y con un derecho de un suere por toneladas de carga que se imponda a los buques mercantes que entren en Bahía, exceptuando de los buques de guerra.

Aprobóse luego, en su totalidad, votado por partes el Art.º 17, redactado en estos términos:

Art.º 17. — Estos fondos para el servicio de intereses y amortización de las obligaciones se pagarán semestralmente por el Banco depositario, al cual el Gobierno deberá entregar quincenalmente una vigésima parte de la anualidad correspondiente. El representante de la Compañía podrá exigir del Banco depositario que le proporcione, cada vez que los fiduciaros, los datos sobre la cantidad en depósito.

En caso de no cumplirse con la cláusula precedente, el plazo concedido a la Compañía será para el depósito de la garantía estipulada en el Art.º 11,

sea por la conclusión de los trabajos del puerto, será 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.

En seguida se aprobó el Art. 18 con la indicación de la Comisión de que se agregue después de la palabra "accesorios, útiles;" pero sin la conjunción y, por indicación del Sr. Ollague para que diga "accesorios útiles;" quedando, en consecuencia el citado artículo en esta forma:

Art. 18. - 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 útiles importados para la construcción y conservación de la obra y servicios anexos entrarán libres de todo derecho de Aduana y de impuestos fiscales o municipales. El capital empleado en la construcción del puerto y en la ejecución de los trabajos estará exento de toda contribución o impuesto establecido ya por el Gobierno, ya por los Municipios o de otra clase.

Como en este momento hubiese terminado la prorroga concedida por el Sr. Presidente, se levantó la sesión.

El Presidente
Melardo Montalvo

El Secretario
Fernando Quiroga

Sesión del 7 de Octubre de 1909

Presidencia del Sr. Dr. Melardo Montalvo.

Concurrieron los Sres. Vicepresidentes, Almeida, Alvarez, Juan, Alvarez Julio E., Arce, Barzallo, Carrasco, Corral, Enriquez, Espinosa, Falconi Julio, Falconi Miguel, González, Kennedy, Marchán, E. Marchán, Montes de Oca, Moscoso,