

Sesión del 9 de Julio

Abrióse a las 12 del día, y concurrieron a ella los Y. H. Srs. Presidente, Vicepresidente, Aguirre, Casares, Coronel Meatus, Espinel, Fernández de Córdova (Jefe), García Drouot, Gómez de la Torre, Ilmo. González, Ilmo. León, Loayza, Morales, Nájera, Paez, Paredes, Pólit, Pobilla, del Pozo, Quvedo, Rieffo, Rivera y Samaniego.

Se leyó y aprobó el acta anterior, y en seguida se dió cuenta de un oficio del Secretario de la H. Cámara de Diputados, que remite aprobados por ella dos proyectos de Decretos: el uno sobre la contribución general, y el otro que impone a las Municipalidades el deber de señalar y pagar el sueldo a sus respectivos jefes Políticos: ambos pasaron a la Comisión de Hacienda. Acerca del último informó el Y. H. Espinel que en la costa los Concejos acostumbraban pagar el sueldo a los antedichos funcionarios.

Leído un oficio del Y. H. Ministro de Guerra, que propone ciertas reformas de la Ley Orgánica Militar, pasó a la Comisión de Guerra. Se tomó luego en consideración el informe siguiente de la Comisión de Guerra acerca del proyecto de Ley sobre el derecho de alcabala.

Excmo. Sr. - Vuestra Comisión de Hacienda ha examinado con atención, el proyecto de ley que arregla el impuesto conocido con el nombre de alcabala, y encuentra que no debe ser admitido, porque las pocas variaciones que se han hecho de la ley de 5 de Julio de 1869 tienen que producir en la práctica confusión, sin que la renta reporte una ventaja conocida. La Co-

104

mision expondrá á la voz, los inconvenientes que encuentra en cada uno de los artículos del proyecto, para que tomando conocimiento de ellos, la H. Cámara resuelva lo que juzgue más acertado. - Quito julio 9 de 1855. - Fernando Polib. - Antonio Gómez de la Torre. - Agustín Coronel Martínez. - Carlos Casares. - Fernando García Troncoso.

El H. Sr. Presidente ordenó que se invitase al H. Ministro de Hacienda á concurrir á la discusión. Entre tanto se leyeron, para mejor conocimiento del asunto, los decretos correspondientes de 1869, y el pasaje de la Memoria del H. Sr. Ministro en que se toca esta reforma. No habiendo podido concurrir el H. Sr. Ministro por enfermedad, se suspendió el debate para el día siguiente; y se aprobó al punto la redacción del Decreto que faculta al Poder Ejecutivo para enajenar ciertos predios urbanos fiscales. - Inmediatamente fue leído el informe, que aquí se inserta, de la Comisión Diplomática, sobre la consulta del Poder Ejecutivo acerca de la cuestión Santos. - Sr. Presidente. - La Comisión de asuntos diplomáticos ha examinado el relato de D. Julio Santos, y cree que si por ventura antes de hoy pudo entender el Congreso, la omisión que acaba de dar se pone en condiciones de no poder hacerlo; pues en efecto, ahora está el Poder Ejecutivo en disposición de obrar, conforme al decreto aludido, según corresponde á la justicia de los intereses y á la honra de la Nación. El Senado debe por lo mismo abstenerse de aroncar al Ministerio y devolver los documentos que le envió acompañados al oficio de 26 de junio. Este es el parecer de la Comisión, salvo el juicio más acertado de la H. Cámara. - Quito, julio 8 de 1855. - Espinel - del Pozo. - Mera.

El H. Casares dijo entonces: "No veo que el Congreso

pueda, en ningun caso, dar consejos al Poder Ejecutivo: en la Constitución se hallan especificadas sus facultades, entre las cuales no encuentro la de aconsejar. Al Poder Ejecutivo le toca precisamente dirigir las negociaciones diplomáticas. Así, pues, debe negarse el Senado a la solicitud del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, por la naturaleza misma de sus atribuciones propias, no por los motivos apuntados en el informe, que además trae a cuento un Decreto no sancionado aún. El Sr. Espinel añadió que este había sido cabalmente su parecer en la Comisión; pero había suscrito el informe de la mayoría. El Sr. del Pozo opinó que el indulto estaba ya dado y no importaba que no se diera todavía la sanción. El Sr. Vicepresidente: "El indulto fue solicitado por el mismo Poder Ejecutivo, que no puede, por tanto, recusar la sanción: nótese que la parte motivada del informe respecto a la atribución del Congreso es condicional, en virtud de las palabras si por ventura". Votado el informe por partes, la resolutoria fue aprobada, y la motivada negada. Luego el Sr. Casares obvió que era preciso contestar al Poder Ejecutivo anotando las razones que tuviera el Senado para no acceder a su solicitud: hizo pues, con apoyo del Sr. Portilla, la siguiente moción: "Que se conteste al Poder Ejecutivo en estos términos: Ninguna de las atribuciones contenidas en el artículo 62 de la Constitución permite al Congreso dar consejos al Poder Ejecutivo. Según la atribución 7ª del artículo 90, corresponde a este Poder la dirección de las negociaciones diplomáticas. Por estos motivos, se abstiene el Congreso de dar consejos alguno en el asunto relativo al Sr. Santos".

Abierto el debate de la moción, el Sr. Espinel dijo: "Hay circunstancias críticas en que el Poder Ejecutivo puede y debe ponerse de acuerdo con el Legislativo: así, por ejemplo, sucedió en 1852, reunida la Convención de Guayaquil, cuando amenazaba la invasión del General Gó...

res. También creo yo que debe abstenerse el Congreso de aconsejar, no por los motivos de la moción, sino porque se halla ya resuelto de hecho el asunto. El Sr. Fernandez de Cordova (José) manifestó que ^{en} esta grave circunstancia convenía el acuerdo de los Poderes: esta facultad de aconsejar se incluía en la atribución 20.ª del artículo 62 de la Constitución; si el Congreso interviene en la declaratoria de guerra y después en el tratado de paz, ¿por qué no interviendría en negocios tan importantes como el actual? Cerrado el debate fue aprobada la moción.

En seguida se leyó con oficio del Sr. Ministro de lo Interior con un Mensaje del Poder Ejecutivo sobre las facultades extraordinarias.

Leídos después los informes de la Comisión Diplomática y la de Guerra aquel sobre la cuestión Meillán y este sobre la solicitud de la Srta. Natalia Germán, pasó el primero a segunda discusión en su parte resolutoria y el segundo fue aprobado. Los informes son los siguientes. — Señor Presidente. — Al estudiar el asunto de D. Bernardino Meillán y el protocolo celebrado entre el Señor Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador y el Señor Ministro Presidente en Chile, salta desde luego á la vista la Ley de Crédito Público, según la cual debería ser pagada la suma á que era acreedor D. Manuel Castro, y ahora pertenece á D. Bernardino Meillán; pero se ha interpuesto la honra nacional, y para salvarla ha sido necesaria un arreglo entre nuestro Gobierno y el Chileno. — Además, con este arreglo, cuya consecuencia inmediata inmediata es mantener incólume la buena armonía entre las dos Naciones, se consigue una rebaja considerable de la suma á que montaría la reclamación, si en ella se em-

pleasen otros medios que los pacíficos de la diplomacia.
 Es preciso no olvidar también que el crédito ha pasado
 a manos extranjeras años antes que se expidiera la
 ley, y que si la transacción se hubiera intentado
 por posterioridad, quizás el Sr. Millán no hubiera
 convenido en ella, puesto que pudo haber venido
 algún menoscabo en el derecho que se le transfería.
 Por último bien puede hacerse una excepción en
 la manera de salvar este crédito, sin temor de
 que se establezca un mal precedente para recla-
 maciones futuras, pues no todos los acreedores del
 Tesoro Nacional estarán en el caso de hacer,
 como el Sr. Millán, una gran rebaja en la
 cantidad reclamada. Para conseguir este resul-
 tado es precisamente para lo que el Sr. Ministro
 de Relaciones Exteriores ha ajustado el conve-
 nio y se dirige al Congreso; pues si así no
 fuera habría sido sancionado este paso, la Ley
 habría sido la norma de su conducta, sin
 necesidad de la anuencia del Congreso.
 Por estas razones, salvo el parecer del Sena-
 do, la Comisión opina que debe aprobarse
 el arreglo que contiene el Protocolo, puesto
 en la forma del Proyecto de Decreto que se
 acompaña. — Copiada. — Mera, del Pago.
 — Como Sr. Patrocinio Germán, suida del
 Teniente Coronel José Mariano Montalvo pide
 1.º que se le devuelva lo que por mantepio ha
 dejado en espoleo en las cajas fiscales, desde
 que fue Subteniente hasta Teniente Coronel efec-
 tivo, y 2.º el pago de cuarenta y seis pesos
 treinta y dos centavos, por sueldos
 devengados en el año de 1883. — Respecto al pri-
 mero, en apoyo de lo expuesto por el Sr. Mi-
 nistro de Guerra, en oficio del 3 del presente mes,
 cree la Comisión que no se puede legalmente or-
 denar la devolución de las cantidades depositadas

en el Monte de Piedad, porque no hay disposición alguna legislativa que lo autorice. - Al cerca de lo segundo debe jurarse que el Congreso no tiene intervención ^{alguna} en actos puramente administrativos, arreglados por la ley. - Si la interesada puede justificar su crédito, debe acudir a las respectivas Secretarías con los documentos del caso: tanto más que, según el tenor de su solicitud, dicho crédito está reconocido por el Gobierno. Este es el dictamen de la Comisión de Guerra, que lo somete a nuestro ilustrado juicio. =

Quito, Julio 9 de 1885. - M. Pájera. =
 Riofrío. - Antonio Rivera. =

Pasaron a tercera discusión estos proyectos de Decreto: el que señala cuáles han de ser las obras públicas de preferencia, el reformatorio de la Ley Orgánica y del Código Militar, y los dos concernientes al cultivo, protección e impuestos de las quinpas.

Fueron luego aprobados en tercera discusión, dos Proyectos de Decreto, el uno que prorroga el estanco de la sal, y el otro que ordena al Poder Ejecutivo iniciar un tratado con Colombia para la indemnización de los perjuicios causados ^{al} ecuatorianos por los naturales de aquella Nación. En cuanto al Proyecto de Decreto sobre la suspensión de la Ley de Aduanas, quedó aplazado el debate para una sesión posterior.

Lido entons el oficio del Gobernador de Yumbura que eleva al Congreso la solicitud de varios vecinos de aquella provincia, para que se contratase la construcción de un ferrocarril de Ybara al Cajón, se pusieron en conocimiento de la H. Cámara del Senado la antedicha solicitud y la Propuesta de contrato, presentada por los Señores Finlay y

y Warrvell. El H. Presidente ordenó que se publicara inmediatamente esta Propuesta por la imprenta, y pasara a la Comisión de Obras Públicas. = Excmo. Sr. = Situada Imbabura en la región más alta de los pocos puertos que posee la República; encerrada, como algunas de las otras provincias del Ecuador; entre las gigantescas murallas de las dos cordilleras; exuberante en producciones vegetales y animales de todo género, y teniendo las costas del Pacífico, digámosle, a su vista; por una puerta que la naturaleza le ha abierto en la cordillera occidental, es muy razonable que haya mirado siempre como su solo porvenir un camino hacia la costa. Por este motivo, desde largos años atrás Imbabura, comprendida en ella el Carchi, viene repitiendo la misma demanda a todos los Gobiernos y Legislaturas, el camino del Taitón, canal único por donde espera que un día llegará hasta sus plazas la corriente de civilización, industria y riqueza que ha levantado ya a pueblos más venturosos. No se ha publicado efectivamente en esta provincia escrito alguno de carácter oficial o particular que trate del porvenir del país, en que no se haya pedido de la manera más encarecida la formación de dicho camino. Santa es la convicción que existe en todos los ánimos de que en aquella vía se halla vinculado el patrimonio de los hijos de estas provincias. - Varias tentativas, proyectos y disposiciones se han tratado de realizar en diversas épocas, pero ninguno con el resultado apetecido; y por desgracia Imbabura no sólo ha permanecido hasta ahora en el mismo estado de miseria que siempre, sino

que ha retrogrado siempre en su parte material por consecuencias del funesto acontecimiento de 1868, cuyos daños no puede hasta ahora reparar por la pobreza general.

La Convención de 1883 oyendo el clamor de los hijos de esta ~~provincia~~ ^{tercer} sección del territorio ecuatoriano y deseando con patriótico interés levantarlo de la prostración en que yace, expidió el decreto de 5 de Mayo de 1884, por el cual se mandó abrir un camino de herradura hacia el Cuzcón, aplicando a la obra cien mil pesos de los fondos nacionales y el producto de la contribución del dos por mil que impuso á las propiedades rurales de esta provincia, la del Cañari y Esmeraldas.

Su Excelencia el Presidente de la República, animado por el espíritu del bien y vivamente empujado en todo lo que se encamina á la mejora y engrandecimiento del país, trató de realizar el pensamiento principal de la Legislatura y satisfacer el ardiente anhelo de los Tumbabumbos, pero al ejecutarlo, en vez de principiar el trabajo del camino de herradura, contrató con los Señores J. G. H. Finlay y Francisco W. Wisvel la abertura de una trocha con delimitación de ferrocarril, según consta del documento de 2 de Mayo de 1884, publicado en "El Nacional", número 107.

Los de nosotros la idea de improbar al Supremo Gobierno la medida; vamos al contrario á apoyar la idea, expresando las razones que para ello tenemos. Desde luego es preciso convenir en que si había de llevarse á ejecución el camino de herradura, la trocha que se está trabajando es del todo inútil, pues el camino de ella seguir diferente línea, y dejar, por consiguiente

lo, perdidos los capitales empleados en aquella. Pero
 como un camino de herradura no satisfaría ja-
 más a las necesidades y deseos de estos pueblos,
 por la muy sencilla razón de que no había tráfico,
 faltando el aliciente de la ganancia; lo
 único que llenará verdaderamente las aspiraci-
 nes de los hijos de Imbabura es un cami-
 no de fierro. — Que el camino de herradura
 no produciría el beneficio que hace tantos años
 anhelamos, es cosa evidente; pues ora por
 los renegales inevitables en todo camino de
 montaña y que se profundizan más y más
 a medida que es mayor el tráfico, ora
 por falta de aljamaientos y pastos, no ha-
 bría reueros que se campraneticen a llevar
 o traer cargas sino por precios exorbi-
 tantes; una carga de harina, por ejem-
 plo, que entre nosotros vale ocho pesos,
 puesta en el Carlán costaría catorce o
 quince. ¿Y a qué precio podría venderse
 para dejar una utilidad capaz de salientar
 la especulación? — Fuese esta todavía en nues-
 tra memoria el recuerdo de lo que pasó
 cuando se abrió aquel camino para Es-
 meraldas en que se totaron deplorable-
 mente cerca de doscientos mil pesos.
 Los porteadores huían con todas sus fuer-
 zas de hacer viaje a dejar vivos, y si-
 lo la presión de la autoridad podría obli-
 garlos, no siendo raros los casos en que
 vendían las mulas para librarse de via-
 jar por los bosques y renegales de Intag.
 — Hay más. Por los años de 1845 estuvo
 abierto el camino hasta el Carlán, y por él
 se trajeron a esta plaza armas y efectos
 mercantiles; pero si una vez hubo quien
 acometiera la empresa, nadie hizo el

quedo viaje y quedó olvidado el camino hasta el día. Ninguno de estos inconvenientes. En lo más lento Señor, tendrá el camino de hierro, pues, por el contrario, para ella concurren tantas circunstancias favorables que hacen de la empresa la más fácil, la más corta y por consiguiente la menos costosa. Permítanos, Señor, que hagamos una ligera enumeración de ellas. —

1.^a La distancia. — Veinte leguas españolas solamente hay de la bahía del Paullón a la plaza de Barra; esto es, la misma distancia más o menos que media entre Barra y Quito.

2.^a ¿Qué ciudad de las interandinas dista menos de la costa? — 2.^a Para salir a la costa de cualquiera otra provincia del interior hay que travesar la cordillera occidental, subiendo hasta la región de las nieves para descender hasta el nivel del mar. En consecuencia, es indispensable multiplicar la longitud de los rielos, y con ella los gastos y el tiempo, en razón de las curvas y revueltas del ascenso y descenso, como debe suceder con el ferrocarril de Yaguachi, según lo asevera el ingeniero nacional Señor D. Modesto López en el Manifiesto sobre caminos de hierro que elevó hace pocos días a la Il.^{ta} Cámara de Diputados. En el camino para el Paullón no existe este gravísimo inconveniente, pues la naturaleza presenta una rotura en la cordillera, y el terreno desciende por ella gradual e incesantemente desde la plaza de Barra hasta las orillas del mar. Ventaja incomparable que por sí sola debe bastar para que se prefiera esta vía a cualquiera otra. — 3.^a En el trayecto de cualquiera de las otras provincias hacia la costa hay que atravesar multitud de

rios que exigen gastos crecidos en la formacion de puentes. De esta misma provincia en el camino que se abre en 1874 para Cameralas habia que pasar, solo hasta el punto en que termina el trabajo, diez y ocho rios considerables y, como cuarenta quebradas. Mas en el camino para el Pailon no se tiene otro rio de algun caudal de aguas que el Lita y uno pequeño a la salida de este lugar, el Ombi. De Lita para la costa todo es llano. - 4.º En todos otros caminos de hierro habria que hacer estaciones, mientras que en el de Imbabura probablemente no se tendria esta necesidad, porque el tránsito de Shana a la bahia sera obra de pocos dias. - 5.º Por esta via la mas corta, la mas facil y, por tanto, la mas hacedera, los beneficios de un ferrocarril estan para la capital de la Republica mas pronto por el Pailon, que no por ningun otro punto. - 6.º Parece ya un hecho la abertura del canal de Cananuco. Colocado pues nuestro ferrocarril en el Pailon es el mas inmediato al canal, y por consiguiente uno de los primeros que aprovechan de las inmensas ventajas que aquella obra de Titanes promete a todas las naciones asentadas en las riberas del grande Oceano. - Bien comprendemos, Excelentisimo Señor, que un camino de hierro, por corto que sea, entre nosotros, es superior a las facultades del Erario nacional, y por tanto tenemos por locura imaginar siquiera que el camino pueda hacerse con fondos propios. Que en naciones ricas esta clase de empresas se ejecutan siempre mediante contratos con compañías extranjeras o nacionales, inda-

pendientes del Gobierno. Así, pues, nuestras aspiraciones se encaminan a interesar en nombre del porvenir de estos pueblos para que autoriceis al Ejecutivo, a fin de que celebre la contrata respectiva con los Señores Finlay y Wisvel que ya tienen conocimiento de la empresa y que, se dice, están facultados por una casa norteamericana, y si por algún incidente de los muchos que hay que prever y asegurar en estos negocios, no fuere posible ajustar con ellos la contrata, se verifique con otra compañía o se encargue a los representantes del Ecuador en los E. E. U. U. del Norte y en Europa para que busquen empresarios de la obra. Esto es muy natural, que haya que garantizar por cierto tiempo el interés de los capitales que vayan empleándose en el trabajo; y aquí está el único punto serio del asunto, atendidas la escasez de las rentas nacionales; pero si se fija un interés módico, no se estorba tratándose de grandes capitales, el Gobierno puede contar 1.º Con veinte y cinco mil pesos más o menos que los propietarios de Imbabura, El Carchi y Esmeraldas pagarán anualmente y con buena voluntad por un dos y cinco por mil que se imponga sobre los fundos rústicos. Es verdad que hoy rehúsan pagar el dos por mil para el camino, pero es porque no tienen fe en la obra ni en las ventajas del camino a que dicha contribución está aplicada por la ley. Otra cosa será si se palpam la realidad de la empresa y la ven principiar de manera que no haya duda del provecho que ha de traer a ellos mismos y al país todo. = 2.º Con la venta de terrenos baldíos situados a uno y otro lado del ca-

mino, esto es, en la zona o faja que encierran la línea divisoria con Colombia por el Norte y el río Santiago por el Sur. Estos terrenos, extensos, llanos en su mayor parte y fértiles sobre toda ponderación, no tienen ahora propietarios, porque no hay camino; mas al principio el trabajo de un ferrocarril con probabilidades del buen éxito vendrá evidentemente la estimación de ellos, porque todos querrán asegurar el porvenir de su familia en una propiedad junto al camino. No será, pues, exorbitante la suma que el Gobierno tenga que erogarse para el completo de los intereses que se pacten; y esta suma será reembolsada superabundantemente, no muy tarde, con el aumento de rentas fiscales que producirán el mayor precio que han de adquirir las propiedades territoriales, el mayor movimiento en las transacciones, el incremento de la agricultura, en una palabra, la mayor riqueza particular que infaliblemente trae consigo la mayor riqueza pública. De lo relacionado se deduce, Excelentísimo Señor, que ningún bien mayor pueden recibir estas provincias que el de un camino de hierro para la costa; y como en todo corazón bien puesto la gratitud corresponde a la grandeza del beneficio, los hijos de Imbabura y el Curachi, que se precian de abrigar sentimientos magnánimos sabrán transmitir a las generaciones venideras que el engrandecimiento de estos pueblos es debido a la magnificencia y verdadero patriotismo de los Legisladores y del Gobierno de 1885. - Caetano Guimón Tenor. - Miembros de la Junta Directiva del camino. - Celisforo Pinaherrera

= Mariano Acosta = José J. Gangotena =
 David A. González = El Secretario, y Nicolás
 Varas = Nos adherimos en todo a la solici-
 tud que precede. = José Miguel Espinosa =
 Joaquín Cruz = Luis F. Andrade, Joaquín
 Carriedo = Roberto López = Juan Guzmán =
 Modesto Pérez = Luis Alejandro Hernández =
 Domingo León = J. Julián Andrade =
 José Antonio Bustamante = Ricardo A. San-
 doval = Siquen las firmas = Carlos S.
 Presidente de la Cámara de la Función Legislativa
 José W. Wiswell, ciudadanos norteamericanos, an-
 te la H. Cámara y por nuestro respetable conduc-
 to, representamos, haciendo la propuesta siguien-
 te para la construcción de una línea férrea
 servida por vapor desde San Lorenzo hasta la
 ciudad de Bara, debiéndose tener presente que
 el ferrocarril se construirá con capital de
 los contratistas y no del Gobierno; que éste só-
 lo se comprometerá a pagar los intereses del ca-
 pital por cierto número de años; y que para
 el reembolso del capital invertido se facultará
 los contratistas para tomar el usufructo del ferro-
 carril por un tiempo determinado, concluido el cual
 pasará el ferrocarril y sus afecciones a ser
 propiedad del Gobierno, sin que éste tenga que
 hacer ninguna otra erogación. Las bases y con-
 diciones del contrato son las que a continuación
 se expresan. = Art. 1.º Sanjay y Wis-
 well se comprometen a construir, equi-
 par y explotar una vía férrea servida por
 vapor desde la bahía de San Lorenzo u otro
 puerto cercano en la provincia de Esmeral-
 das, hasta la ciudad de Bara, en la provin-
 cia de Imbabura, teniendo los contratistas
 o la empresa el derecho de elegir los lugares
 más convenientes para el trazo y construcción

definitivo de la vía férrea. Art. 2.º - La empresa se denominará "Ferrocarril del Pacífico", y durante cincuenta años ninguna otra persona, Compañía, corporación, C.ª, ni el Gobierno nacional, ni el de las provincias de Esmeraldas e Imbabura, podrán construir vía férrea, ni de madera, ni de ninguna otra clase, entre los puntos de las provincias expresadas, ni entre dos o más puntos intermedios de la línea. = Artículo 3.º - Los trabajos de construcción se empezarán a más tardar, diez y ocho meses después de haber sido aprobado y firmado legalmente este contrato, o antes si fuere posible. - En caso de no darse principio al trabajo en el tiempo citado, caducará el contrato. = Artículo 4.º - Seis años después de empezados los trabajos de construcción estará terminada la obra salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor. = Artículo 5.º - El Ferrocarril reunirá las condiciones siguientes, dentro de los primeros seis años en que todo el camino de rieles sea dado al servicio público. = 1.ª La vía permanente consistirá en una sola vía, con los apartaderos que exijan las necesidades del tráfico; 2.ª El ancho de la vía será el de tres pies ingleses. = 3.ª La inclinación de los gradientes no pasará de tres por ciento, sino en casos excepcionales, y en éstos el máximo será de cuatro y medio pies por ciento. = 4.ª Las curvas no podrán tener un radio menor de ciento cuarenta pies. = 5.ª La construcción del camino se consolidará de manera que asegure su permanente servicio. Las puentes y viaductos serán de hierro, piedra, ladrillo o madera, construidos conforme a las reglas del arte. = 6.ª El camino será debidamente lastreado en los puntos donde fuere necesario. = 7.ª En los lugares en que la línea

del ferrocarril cruce los caminos públicos, se ha-
 rán los pasos necesarios; 8.^a La forma del
 riel será la del sistema Vignole ó E., con-
 vinda por "cañil americano". - 9.^a Los rieles se-
 rán de acero, y su peso será menor de veinti-
 te y cinco libras por yarda lineal; 10.^a Los
 durmientes ó traviesas serán de maderas de
 la mejor calidad que se encuentre en la li-
 nea; sus dimensiones, siete pies de largo, cin-
 co pulgadas de grueso, y ocho de ancho; 11.^a
 Los durmientes se colocarán a la dis-
 tancia conveniente, teniendo en cuenta
 el peso que tengan que soportar los rieles
 por el peso de las locomotoras. - 12.^a Se cons-
 truirán dos estaciones principales a los ex-
 tremos del ferrocarril; de las dimensiones
 que requiera el tráfico, con la decencia y
 comodidad debidas; y en los lugares in-
 termedios donde el tráfico exija el estable-
 cimiento de sus estaciones secundarias, se
 construirán los edificios convenientes. - 13.^a
 El material rodante se comprará del nú-
 mero de locomotoras y carros que requiera
 el tráfico. - 14. En los casos de pasajeros
 se consultarán además de las condiciones de
 solidez y seguridad, las de decencia y como-
 didad. - 15. El desmonte que se haga a am-
 bos lados de la línea tendrá la extensión nec-
 saria para evitar que la caída de árboles cau-
 se daño a la vía ó alguna de sus obras. -
 16. Los terraplenes tendrán un ancho mini-
 mum de ocho pies en corona. - 17. Los cor-
 tes tendrán un ancho minimum de diez pies en
 la base. - 18. Los túneles si los hubiere, ten-
 drán, además de la anchura necesaria para
 el paso de los trenes, el espacio en que puedan
 permanecer sin peligro los obreros y vigilantes que

se encuentren en ellos al paso de algún tren. - Artículo 6.º. La empresa se compromete a transportar los efectos pertenecientes al Supremo Gobierno, así como el material y personal de las tropas de la Nación, por la mitad del precio de tarifa. - Las correos y mensajeros de la Nación y las balijas de correspondencia y encomiendas que conduzcan, serán transportadas en el día y en la hora que determinen los reglamentos postales; pero si para prestar estos servicios necesita la empresa poner un tren o como extraordinario, lo que deba pagar el Gobierno, será materia de un arreglo especial. - Artículo 7.º La empresa fundará una línea telegráfica a lo largo del ferrocarril como anexidad de éste, y de la que podrá hacer uso el público mediante el pago de los despachos al precio que se estipule en la tarifa. - Artículo 8.º La empresa se compromete a ensanchar desde el segundo año que dé principio a los trabajos del ferrocarril, el camino que hoy existe desde San Lorenzo hasta el río San Pedro, si fin de que se pueda traficar cómodamente con las bestias cargadas. - Artículo 9.º Caso que haya necesidad de construir un muelle en la bahía o puerto de donde parta la vía férrea, la empresa se obliga a poner y construir el referido muelle, como anexidad del ferrocarril. - Artículo 10. Una vez que el camino de rieles haya llegado a la ciudad de Ibarra, la empresa se compromete a continuar construyendo la vía férrea hasta Quito, por un valor y tiempo proporcional al que se contrata el ferrocarril de San Lorenzo a Ibarra y con las mismas condiciones. - Artículo 11.º Para los efectos de este contrato se fija el costo total de la obra

sea la construcción del ferrocarril de San Lorenzo
 a Ithaca en seis millones de sucres, y so-
 bre dicha suma el Gobierno se compromete a
 pagar el interés del seis por ciento anual en
 dinero sano por el término de diez años
 pagaderos semestralmente en 1.^o de Enero y 1.^o
 de Julio de cada año. - Artículo 12. Para el pa-
 go de los intereses se considerarán divididos los
 seis millones de sucres en doce partes, correspon-
 dientes a doce secciones de que constará to-
 da la vía férrea, y el pago semestral se hará
 cuando se haya terminado el trabajo de cada
 sección. - Artículo 13. El Gobierno garantiza el
 pago de los intereses antedichos con las ven-
 tas siguientes. - 1.^a Con el producto líquido de
 los derechos de importación y exportación que
 se cobrarán en el puerto de San Lorenzo o el de
 donde se principie el ferrocarril. - 2.^a Con el pro-
 ducto líquido del tanto por mil que se cobre
 por la propiedad territorial en las provincias del
 Carchi, Imbabura, Pichincha y Esmeraldas; y
 3.^a Con todas las demás rentas y fondos que
 sean suficientes para alcanzar a pagar los
 precitados intereses. - Artículo 14. Si la cons-
 trucción del ferrocarril costare más de los
 seis millones de sucres, el Gobierno no está-
 rá obligado a pagar el interés de la cantidad
 excedente; pero si costare menos, tampoco
 tendrá derecho a exigir devolución ni disminu-
 ción, de modo que esta estimación no podrá
 ser invalidada por ningún motivo, ni por
 el Gobierno, ni por los empresarios, sea cual
 fuere el costo real y verdadero de la obra. - Artí-
 culo 15 Desde el día en que sea aprobado este
 contrato y firmado por las partes la corres-
 pondiente escritura, el Gobierno seguirá depo-
 sitando el producto de las rentas designadas para

el pago de los intereses en alguno de los Bancos exis-
tentes, bien sea en el de Quito en el Internacio-
nal o el del Ecuador, a elección de los empresarios.

- En ningún caso ni por ningún motivo podrá
el Gobierno dar aplicación distinta al producto
de las rentas de que habla el artículo 13 de
este contrato. - Artículo 16. Para todos los

efectos legales, la empresa del ferrocarril del Pa-
cífico se considerará como utilidad pública.

- Artículo 17. Reconoce a favor del ferro-
carril del Pacífico las exenciones siguientes:

= 1.º Durante la construcción del ca-
mino y cinco años después, quedarán exen-
tos de todo pago de derechos de importa-
ción, tonelaje y cualquier otro impuesto
que exista en el país, los materiales para
la construcción, explotación y composición
del camino, talleres C.ª, sin que tam-
poco pueda gravarlas ninguna corpo-
ración o entidad sea cual fuere; 2.º

Los víveres, medicinas y demás efectos que
hayan de necesitarse para la empresa,

sus empleados y peones, tendrán las mis-
mas exenciones, pero sólo durante la
construcción del camino; 3.º El ferrocarril

y cuanto le pertenezca como sociedad,
estará libre de todo derecho o impuesto mu-
nicipal de Distrito o cantón de la Pa-

ción o cualquiera otro, lo mismo que
los empréstitos forzosos, exacciones y re-

quisiciones de guerra; = 4.º El Gobierno
pondrá a disposición de la empresa la

faja de tierra necesaria para la construc-
ción del camino, La faja seguirá la direc-

ción del trazo que se adopte definitivamen-
te, y será entregada libre de todo cargo, por

razón de las indemnizaciones que hayan de

darse a los dueños de terrenos, si estos no los cedieren gratuitamente. Igualmente pondrá el Gobierno a disposición de la empresa, libre de todo cargo, el terreno que se necesite para la construcción de apartaderos, almacenes, estaciones, depósitos, talleres, casillas para guardas y demás obras de la vía, sean permanentes o provisionales en el tránsito de ella; - 5.º La empresa tendrá derecho de proveerse de los materiales de construcción y explotación, y demás objetos de uso que necesite, tomándolos de los bosques y tierras de la Nación, sin remuneración alguna; 6.º Los empleados, operarios, peones &c. del ferrocarril y sus anexidades, estarán exentos de todo servicio de paso de guerra, civil, militar o de policía, tanto durante la construcción como en la explotación de la obra; - 7.º El Gobierno suministrará gratuitamente a la empresa la policía o fuerza militar que sea necesaria para la protección o seguridad de las personas y bienes de los empresarios, empleados, operarios, &c. durante la construcción y explotación de la vía. - 8.º Los empleados del ferrocarril ocupados en mantener la vía, se reputarán como agentes de policía, y podrán por lo tanto, llevar armas y tener las garantías de tales agentes. - Los reglamentos que dicte la empresa sobre este particular se someterán a la consideración del Gobierno para su examen y aprobación. - 9.º En caso de turbación y desórdenes, el Gobierno mantendrá la neutralidad de la faja ocupada por el ferrocarril y todas sus anexidades; - 10.º Las escrituras públicas que hayan de celebrarse entre el Gobierno y los empresarios o entre éstos y particulares por asuntos que se rocen con la

empresa, estarán libres de todo gravamen; como de
 registro, anotación o cualquier otro. = Artículo
 18. - El puerto de San Lorenzo o el de donde prin-
 cipie el ferrocarril; será habilitado para la impor-
 tación y exportación en general; tan pronto co-
 mo los empresarios den principio a los trabaja-
 dos del ferrocarril, o antes si lo convinieren al
 Gobierno. - Artículo 19. Los derechos de im-
 portación y exportación que se cobren en la adua-
 na del puerto que relaciona el artículo ante-
 rior, no serán mayores que los que se cobren
 en los demás puertos o aduanas de la Nación.
 = Artículo 20. Las mercancías o efectos que
 se introduzcan del extranjero por el puerto
 antedicho, con destino a las poblaciones de
 los E. U. de Colombia, se considerarán como
 de tránsito, y durante los seis primeros años
 del establecimiento de la Aduana no paga-
 rán derechos de importación o nacionaliza-
 ción; pero concurridos los seis años referidos
 pagarán la mitad de los derechos de im-
 portación. - Artículo 21. El Gobierno otor-
 ga a la empresa a título gratuito y a
 perpetuidad la propiedad de cincuenta mil
 hectáreas de tierras baldías en ambos lados
 de la línea, en lotes alternados de a diez
 mil hectáreas cada uno, con los que se resque
 la Nación. - Si no las hay al lado de la lí-
 nea, o si las que hay no alcanzan a la
 cifra expresada, se tomarán al interior de
 las existentes en las provincias de Alme-
 raldas, Imbabura si otras y en la localidad
 que eligiere la empresa, la parte que se neci-
 site para completar las cincuenta mil hec-
 táreas. - El Gobierno queda obligado a entri-
 gar a la empresa los títulos de propie-
 dad por las cincuenta mil hectáreas de tie-

terreno expresadas, seis meses después de haber empezado los trabajos de localización de la línea permanente. - Los gastos de mensura y deslinde de las tierras en referencia, se harán de por mitad entre el Gobierno y la empresa; pero el nombramiento de agrimensores y aprobación de los planos que estos presenten, corresponderá exclusivamente al Gobierno. - Desde que el presente contrato sea legalmente perfeccionado y hasta tanto no se entregue a la empresa las tierras de que se ha hecho mención, el Gobierno no podrá enajenar ni disponer en manera alguna de los terrenos correspondientes a la Nación, para tanto en las provincias de Caceres y Jimbura en una extensión de tres leguas á cada lado de la línea. - Artículo 22. - El usufructo del ferrocarril pertenecerá á la empresa por el término de treinta años, los que empezarán á correr desde el día en que se dió al servicio público todo el camino. Por consiguiente, el manejo y dirección de los fondos y productos del ferrocarril, corresponderá exclusivamente á la empresa. - Artículo 23. Cumplidos los treinta años durante los que pertenece el usufructo del ferrocarril á la empresa, ésta cede á favor del Gobierno todo el ferrocarril con sus anexidades, siendo de advertir que en tal cesión ó traspaso no entran los terrenos que el Gobierno cede á la empresa. - Artículo 24. Durante los seis años que se conceden por el artículo 4.º para la construcción de la vía, la empresa queda facultada para poner en explotación la parte de ferrocarril que vaya construyendo. Artículo 25. Si el Gobierno deseara alguna aplicación á los fondos y rentas que por

el artículo 13 se destinan al pago de los intereses de la empresa, ésta tendrá derecho para suspender los trabajos del camino por un tiempo igual al que el Gobierno distraiga los fondos, y sin que el tiempo que dure la suspensión del trabajo se impute a los seis años que tiene la empresa para concluir la vía. Además, el Gobierno se obliga a lo siguiente: = 1.º A pagar todas las sumas que se deban a la empresa. 2.º A cumplir las obligaciones pendientes de la empresa relacionadas con la obra. = 3.º A pagar durante el tiempo de la suspensión, si ésta fuere temporal, o hasta el término de los contratos respectivos, si fuere definitiva, los sueldos y salarios de los empleados y trabajadores que por virtud de contratos previos no puedan ser despedidos sin remuneración en la fecha de la suspensión. = 4.º A sustituir a la empresa en el cumplimiento de todos los contratos que ésta tenga celebrados con empleados, o para suministro de materiales y ejecución de obras; = 5.º A pagar a la empresa cualquiera suma que ésta haya anticipado, y el valor que represente su trabajo personal, más un interés del uno por ciento mensual; = 6.º A pagar todas las indemnizaciones a que la empresa esté obligada por la ruptura o rescisión de los contratos que ella tenga celebrados con empleados, trabajadores, contratistas, o para la ejecución de obras; y = 7.º A pagar a la empresa todas las sumas desembolsadas para material en la construcción del ferrocarril, y que haya llegado al país o esté en vía, y el valor de todos los edificios ya construidos al tiempo de la suspensión. = Artículo 26. Si la empresa abandona injustamente la obra

si violare las estipulaciones de este contrato, los
 perjuicios que el Gobierno sufra serán de cuen-
 ta de ella, para lo cual quedará responsable
 con sus bienes presentes y futuros al cum-
 plimiento de todas las obligaciones que este
 contrato le imponga. - Artículo 27. En caso
 de desacuerdo o litigio entre el Gobierno
 y la empresa, las cuestiones que por ellos
 surjan se decidirán por medio de arbitros
 nombrados uno por cada una de las par-
 tes y un tercero en discordia, cuyos nom-
 bramientos se harán anticipadamente, debien-
 do ambas partes sujetarse a la decisión ar-
 bitral. = Artículo 28. En caso de muerte o
 separación de la empresa de alguno de los
 contratantes, el presente contrato tendrá la
 misma fuerza y validez con la firma del
 que sobreviva, o asuma las obligaciones y
 derechos. = Artículo 29. El presente con-
 trato no podrá ser cedido ni traspasado a
 ningún Gobierno ni nación extranjera,
 pero los contratistas tienen libertad de tras-
 pasar los derechos adquiridos por este contrato
 a otro individuo, Compañía, corporación B.^a,
 siempre que el individuo, Compañía, corporación
 a quien traspasen sus derechos los contratistas asu-
 man las mismas obligaciones que ellos han
 contraído en el momento de verificarse el
 traspaso. - Queda en estos términos. Ciuda-
 danos Presidente, nuestro contrato para que os
 dignéis someterlo a la consideración de la H.
 Cámara que han dignamente presidido, y en
 la que esperamos se le dé el curso legal.
 Puerto, Julio 8 de 1885. = Excmo. Sr. J. J.
 H. Finlay. = Francisco W. Wiswell.

Queda asimismo la solicitud del ingenie-
 ro nacional D. Antonio Sanchez, para que se to-

193

me en consideración su estudio publicado en el N.º 8 del "Foreris" con este título: El Ferrocarril de la capital al punto más cercano, es la obra que debe preferirse á quantas otras mejoras se han dispuesto; pasó á la Comisión de Obras Públicas; y á la de Instrucción Pública, se le encargó informar acerca de la solicitud de D. Agustín Muñoz, estudiante de Leyes, que pide se le dispensen los derechos de la Licenciatura y Doctorado en jurisprudencia.

Puesto en tercera discusión el Proyecto de Decreto derogatorio del 24 de Mayo de 1884, en la parte relativa á la devolución de sueldos, el Sr. Páez dijo: "La justicia y la conveniencia exigen que derogemos cuanto antes este Decreto. Es punto ya resuelto que los Gobiernos de hecho en lo civil por cuanto se hallan en posesión de la fuerza, deben ser obedecidos: así pues, los que aceptaron destinos y los sirvieron, en tiempo de un Gobierno ilegal, no pueden ser acusados ni castigados; si negamos esta verdad, iremos á parar en trastornos continuos. El sueldo es la recompensa de un servicio: si á uno se le quita su sueldo, debe también declararse anulado el servicio que ha prestado: así, por ejemplo, deberían anularse las sentencias pronunciadas durante la Dictadura. Por todas estas razones, estoy porque se apruebe el Proyecto de Decreto, venido de la Cámara de Diputados." El Sr. Rosío: "La ley es un acto arbitrario de la autoridad: es una emanación de la razón y la justicia eterna. Sin este principio, no hay derecho alguno para que un hombre le mande á otro y le infranja sus caprichos. En el caso actual, no pretendo discutir; pero sí haré notar á los Sr. Sr. Senadores, que

si ha sido justo el Decreto Legislativo, no se lo puede derogar y debe hacerse cumplir; si, por el contrario, fue injusto, debe pagarse a los perjudicados inmediatamente, de contado, y no enterar sus créditos en la deuda flotante que es lo mismo que negarlos del todo." El Sr. Casares: "La justicia exige que derogemos aquella ley atentatoria al derecho de propiedad. Entre el Gobierno y el empleado, hay una especie de contrato, permitámonse la palabra: el uno sirve y el otro paga el servicio; una de las partes, abusando de la fuerza, arrebató su paga legítima a la otra; ahora está en el caso de reparar esta injusticia. No sentemos este principio como precedente: cada partido triunfante pretende despojar al vencido de lo que éste adquirió con su trabajo. Es preciso perma-
 nernos que ningún orden de cosas, menos entre nosotros, es eterno y no puede subvertirse. Las consecuencias notadas por mis H. H. colegas son muy exactas. Además la ley debe ser igual para todos: el Decreto de la Asamblea Nacional, con las excepciones que admitió, hizo negativa la devolución de sueldos, de modo que los primeros perjudicados fueron los primeros que se presentaron a la mano aquí en el interior de la República". En consecuencia, fueron aprobados los artículos 1.º y 2.º del Proyecto. El Sr. Portillo pidió que se suprimieran las palabras: "Todo el Mensaje del Poder Ejecutivo". Este Mensaje se dijo, no es el que nos ha movido a aprobar el Proyecto; no hemos derogado aquella ley porque no hubo cobradores, sino porque la misma ley ~~es~~ injusta. El H. Vicepresidente: "Voté la supresión sólo por ser consecuente con la supre-

sion anterior del considerando; por cuya conservación estuve en el 2.º debate. Fue suprimida aquella frase inicial.

Por último se leyó un oficio del H. Ministro de Guerra que remite la solicitud del General Secundino Darques, recomendada por el Mensaje del Poder Ejecutivo, para que se le paguen sus pensiones vencidas, lo mismo que al General Francisco Javier La Laza; pasaron estos documentos a la Comisión de Guerra y se levantó la sesión a las 3½ de la tarde.

El Presidente El Secretario

~~Enrique Cordova~~ Manuel M. Polid

Está

Sesión del 10 de Julio

Se abrió a las 12 del día, con la concurrencia de los H. H. Sres. Presidente, Vicepresidente, Aguilar, Casares, Coronel Matías, Espinel, Fernández de Cordova (José), García Drouet, Gómez de la Torre, Hino González, León Loaiza, Morales, Nájera, Páez, Paredes, Polid, Portilla, del Pozo, Quevedo, Rofrío, Rivera, Rodríguez Maldonado y Samaniego.

Leída y aprobada el acta anterior, se puso en conocimiento de la H. Cámara el informe del Ministerio de Hacienda sobre la petición de la comunidad de indios de Catacocha; se leyó también la solicitud de la Srta. Villalón, viuda de Guerrero, para que se declare a salvo su derecho de ser indemnizada, por los perjuicios padecidos durante el Gobierno de Vienterrilla; am-