

En este momento el H. Presidente levanto la sesion por ser ya tarde.

El Presidente
Cárlos Matos

El Secretario.
Joaquín Larrea L

Sesion del 18 de agosto de 1890

Comencio a las 12 del dia con asistencia de los H. H. que componen la lista faltando solo los H. H. Ribadeneira, Pino, Maldonado, Moscoso y Novoa, y en seguida se dio 2ª Discusion a estos proyectos: 1º al que concede indulto a los individuos del pueblo del ejercito y de la policia comprendidos en los acontecimientos de los dias 24 y 25 de enero de 1888 en la ciudad de Guayaquil; 2º al que permite a la Municipalidad de Guayaquil donar unos terrenos al exilio de San Vicente; 3º el que autoriza al Ejecutivo para contraer un empréstito con los Bancos de Guayaquil; 4º el convenio sobre la deuda interna y el decreto aprobatorio. Al art. 2º del decreto aprobatorio, el H. Cuervo hizo la indicacion, de que la amortizacion i conversion subsidiarias no sean mas gravosas que el contrato verificado con Colombia sobre la deuda de igual origen.

Pase en 3ª discusion el decreto del estanco del tabaco, pero quedo suspenso mientras se recibiera los informes de la Camara de Comercio y Junta de Hacienda de Guayaquil a insinuacion del H. Carbo Vitari, consideradas, mientras tanto la negativa del Senado a la existencia de esta camara en varias de las modificaciones hechas por aquella a la Ley de Ahorro; insistió por segunda vez en todas ellas fundandose en las mismas que se alegaron para

monstrar por primera vez. La Presidencia man-
dió a los H. H. Crespo Coral y Collil para que fue-
sen a defender ante el Senado la segunda existencia
de la Cámara.

Continuando la discusión del decreto so-
bre estanco del tabaco y leída solamente la parte
correspondiente del informe emitido por la Cámara
de Comercio, por no haberse hallado en el Minis-
terio el informe de la Junta de Hacienda, el H.
Carlo Viteri dijo: que aunque veía que la opinión
de la Cámara por lo general era favorable al
estanco iba a razonar su voto negativo por ha-
ber sido esta su opinión desde antes ya que fue-
ra uno de los autores del informe de la Junta de
Hacienda de Guayaquil. Que no se oponía al
estanco por estar dedicado al ferrocarril central, sino
porque era una especie de embargo hecho por el
Gobierno de un ramo de la agricultura, embargo
que si no mataba por lo menos haría paralizar
esta industria. Que el Gobierno había de comprar el
tabaco para venderlo a mayor, igual o menor precio;
si vendía a mayor precio el perjuicio de este ramo
de la agricultura era inevitable; si a igual o me-
nor el perjuicio del Gobierno era igualmente seguro.
Que este estanco tenía además otro inconveniente, y
era que como estaba adjudicado por una cláusula
del ferrocarril central para el pago de sus intere-
ses, tenía el estanco que durar cincuenta años,
tiempo en el cual permanecería estacionaria u-
na industria que estaba llamada a figurar en gran-
de escala en el país. Que él no se había opuesto
al estanco de la sal: 1° porque el plazo era limitado;
2° porque el estanco tenía por objeto aumentar las ren-
tas del Estado o hacer que sirviera para el ferroca-
rril del Sur en caso de que el Gobierno quisiera tra-
tarlo por su cuenta. Que por todas estas razones su vo-
to era negativo al estanco, a pesar de conocer que la ma-
yoría de la Cámara estaba a su favor.

Contestó el H. Gómez de la Torre que el H. preopinante

nante estaba en un error al suponer que el es-
 tanco duraría cincuenta años porque la garan-
 tía para el pago de intereses era solo mientras el
 ferrocarril no produjese lo suficiente para cubrirlo
 lo que pasaría solo durante unos diez o veinte a-
 ños a mas tardar. Que era cierto que ninguna
 contribución era un beneficio para el pueblo sino
 mas bien un sacrificio, pero sacrificio que reporta-
 ba un bien mayor para el mismo pueblo, to-
 do lo que pasaría con el estanco del tabaco desti-
 nado para el ferrocarril central. Concluyó por de-
 cir que ya que la Nación habia contraído com-
 promisos para la construcción de tres ferrocarriles
 era necesario crear nuevas rentas para el
 pago de los intereses de lo que ellos costasen, por-
 que de otra manera se seria obligado a pagar
 los intereses con las rentas destinadas a la admi-
 nistración, lo que seria perjudicialísimo para
 el país.

Después de encargar la Presidencia al
 H. Vicepresidente el H. Matens dijo que encon-
 traba una seria dificultad y esta era el con-
 trabando, por que si este se verificaba aun
 con el estanco de la sal, a pesar de que es-
 ta solo se encontraba en un lugar determi-
 nado; que no pasaría con el del tabaco ca-
 paz de producirse en todo lugar en que hu-
 biere alguna temperatura? Ahí pues el estanco
 del tabaco no produciría ventaja ninguna a
 la Nación, en virtud de que era sumamente di-
 fícil prevenir el contrabando en caso de quererlo
 prevenir, el numeroso tren de empleados costaría
 lo mismo que lo que produjese el estanco.

Repuso el H. Gomez de la Torre que la di-
 ficultad presentada por el H. Matens desaparecía
 con solo considerar que la empresa quería tomar
 a su cargo el estanco, ella misma cuidaría de que
 no hubiere contrabando. Que ademas el Gobierno
 al encontrar que el estanco le perjudicaba o no le

62
querdaba obviada toda dificultad.

El H. Mateus agregó á su anterior razonamiento este otro: que el Tabaco era artículo de exportación, circunstancia que hacía que el comprador pudiese fijar el precio al artículo, y como era seguro que en el estanco el Gobierno lo comprase á bajo precio la industria tendría necesariamente que decaer. Añadió que si al discutirse la contribución del proyecto de contribución de tabaco hubiese querido excluir el producto de Guallupí y otros lugares alegando que no podrían soportar la contribución, no comprendía como se lo quería someter á un monopolio mucho mas gravoso que una simple contribución.

Dijo el H. Crespo Coral despues de pedir lectura del decreto sobre contribución al tabaco que no comprendía como en una misma legislatura se pudiese sancionar un decreto y despues derogarlo por medio de otro, ni como el Ejecutivo despues de sancionar el decreto sobre contribución, hubiese sometido al Congreso Extraordinario el relativo al estanco. Que era un caso enteramente nuevo en los anales parlamentarios. Que el caso de decreto que creaba la Secretaría privada de S. E. el Presidente de la Republica, era distinto por que negado en el Congreso ordinario fué aceptado en el extraordinario, pero no habia llegado á sancionarse el primero, como ahora se habia sancionado el que grava el tabaco. Que no le disgustaba el estanco, pero que encontraba además la dificultad apuntada, la de que el proyecto actual era demasiado absoluto y por consiguiente peligroso, que en caso de que se aceptase el estanco proponía que por lo menos se fijase el maximum en que el Gobierno vendiese el tabaco, y que los que no se conformasen con el precio fijado por la administración del estanco para la compra, pudiesen explotarlo por su cuenta.

El H. Sr. Mateus informó que el Gobierno habia retardado lo posible la sanción del decreto ex-

bre contribución del tabaco, sabiendo que se pretendía el estanco, pero como se retardara demasiado la presentación, se había visto obligado a sancionarlo, así que la conducta del Gobierno había sido regular en este punto.

El H. Polit observó que el caso citado por el H. Crespo Corral respecto a la Secretaría privada del Presidente de la República y aún el que creaba el Ministerio de Instrucción Pública eran iguales al actual; que no encontraba nada que se opusiera a esta conducta del Congreso ni la constitución ni el reglamento ni ley alguna lo prohibían. En cuanto al estanco mismo, no lo encontraba destructor de la industria como se suponía, porque el Gobierno no monopolizaría el cultivo mismo sino la elaboración, la manufactura y cuidaría de pagar bien a los productores para que no pereciera la industria. Que en Francia y Guatemala sin matar la industria y sin grave perjuicio de los productores había dado pingües ganancias al Gobierno. Que por fin el contrabando no era argumento en contra del estanco, porque si así fuera por evitar el contrabando deberían suprimirse todas las aduanas; que este abuso no iba contra la ley misma, sino contra el modo de aplicarla. Que en cambio el estanco serviría para cubrir el déficit que los contratos de perovencil ocasionarían en las rentas nacionales.

Terminado el debate, se aprobó el art. 1º.

Al tratarse del 2º el H. Salazar pidió se lo negara, porque el verdadero objeto era crear rentas nacionales, no precisamente dedicarlo a la garantía de los intereses del perovencil central.

Los H. H. Crespo Corral y Polit opinaron porque el art. 2º quedara como estaba ya que en el contrato se dedicaba el estanco para el pago de los intereses, fue aprobado el artículo 2º.

En el artículo 3º propusieron los H. H. Crespo

64
Coral y Carlos Utrera se añadiese estos dos incisos: El precio de venta del tabaco no excederá, en ningún caso, del doble del de compra. Los productores de tabaco que no se conformaron con el precio señalado por la administración del estanco podrán exportarlo por su cuenta.

En este momento anunciase mensaje del H. Senado e introducidos que fueron los H. H. Cardenas y Cordova Ferrández, el primero de estos dijo: que habían tenido la honra de ser comisionados por el H. Senado para anunciar a esta H. Cámara que habiendo se aceptado casi todas las modificaciones hechas en la contrata del ferrocarril central, insistía sin embargo en dos puntos principales por no ser aceptables para los contratistas: Por el modo de determinar el precio kilométrico en la sección de Santo Domingo al Pinto, y si en la fijación del producto neto para el pago de intereses. Añadió que el Senado había aprobado una moción donde se establecía que aquella H. Cámara admitiría la modificación de la H. de Diputado por la forma alternativa siguiente: el precio kilométrico será determinada en la forma acordada por el Senado; pero si el Gobierno estimare mas conveniente a la Nación determinar ese precio fijándole un termino medio entre los kilometros que cuestan menos, lo determinará de acuerdo con la compañía, mas sin que dicho termino medio pueda pasar de \$58.000

Repuso el H. Cuervo que no había sino una disyuntiva: o aceptar lisamente la proposición primitiva del contrato, formulada por el Senado o insistir en la de esta H. Cámara; pues otra cosa no podía hacerse, segun la Constitución que lo expresa de una manera clara en el art. 67.

Leido este artículo por petición del H. Cuervo, contesto el H. Cardenas que de acuerdo con la Constitución, el Senado insistia en lo del precio determinable, es decir en el 2º inciso de la cláusula 5ª, no habiendo aceptado la fijación del valor maximo que esta H. Cámara queria se le haga una vez con-

clauda la obra. Que el H. Senado deseaba la conformidad de esta H. Cámara en cuanto a lo del término medio en atención a que, de otro modo, no habría ferrocarril, porque los contratistas no aceptaban tal condición, y que tal conformidad no era inconstitucional.

El H. Estupinan observó que en justicia debía aceptarse la proposición del Senado, porque era mas justa la tasación de la obra que se le fijar un maximum ya que podía haber muchísimos kilómetros que costasen mas de los $\$5000$.

Los H. H. Carlos Viteri y Arizaga sostuvieron lo mismo que el H. Cuervo, que no había sino la divergencia de conformarse con la cláusula del Senado o insistir en la de esta Cámara, porque así lo establecían tanto la Carta Fundamental como la práctica parlamentaria, pues en el Congreso extraordinario de 1888 se había suscitado una cuestión semejante en la insistencia del Senado en el asunto "diezmos" insistencia que no fué aceptada por esta misma H. Cámara.

Insistió el H. Cardenas en lo que dijo anteriormente y añadió que no era inconstitucional admitir la nueva inversión del Senado, porque debía atenderse a que no se trataba de una ley sino de un contrato bilateral, donde debía consultarse el acuerdo de la otra parte contratante; pues de otro modo la Nación sería de peor condición que un particular en tratándose de contratos.

Que en cuanto al ejemplo de la legislatura de 1888, aducido por el H. Arizaga, no tenía aplicación en el caso presente, porque aquel era un particular, en que la H. Cámara de Diputados se había sostenido por hallar inaceptables ciertas proposiciones del asunto diezmos, y no por que dijeran: No puedo hacer esto, no puedo dar una ley mas.

Insistió el H. Arizaga en sus opinión anterior, repitiendo que segun el art. 67 de la Constitución no

66
podía aceptarse el término medio propuesto por la Cámara Colegiada.

El H. Ferrnandes Cordova dijo que a su entender no se conculcaba el artículo citado de la Constitución en aceptarse el contenido de la moción del Senado; que esta cuestión constitucional debía resolverla el H. Presidente de la Cámara y que debía entrarse de lleno en la discusión del asunto principal.

El H. Sr. Matheu volvió que no podía tratarse del término medio sin insistir en el inciso de esta Cámara o aceptar llanamente la primitiva cláusula.

Cometida, entonces a discusión, la cláusula 5ª del Contrato; y tratándose del 2º dijo el H. Cardenas que las razones que había tenido el Senado para insistir eran las siguientes: 1ª la certeza del verdadero precio kilométrico, porque haciéndose la tasación antes, se formaría el presupuesto para cada kilómetro; 2ª la injusticia de fijar un maximum, porque había kilómetros en la cordillera que costasen mucho mas de los \$58000 señalados; y 3ª la imposibilidad de la construcción, si el avalúo se efectuara despues de contruicidos los respectivos kilómetros; pues los empresarios necesitaban de capitales para contruuirlos, capitales que tenían que procurarse en Europa, despues de saber el monto a que llegarían en virtud del presupuesto formado. Añadió que no debía temerse el abuso de la compañía en la tasación, porque estaban previstos todos los medios de impedirlo. Que en fin, si era preciso a trueque del ferrocarril un sacrificio por parte del país, no debía escatimarse una cantidad relativamente pequeña que podría ganar la compañía al aceptarse el término medio.

Contestó el H. Véliz que esta H. Cámara debía dar ahora muestra de su celo por el cumplimiento de la Constitución, como lo había dado la Cámara Colegiada, al negar la insistencia de esta Cámara en el proyecto de jubila-

ción al Dr. Pedro J. Cevallos. Que por tanto no era aceptable lo del término medio, porque era una verdadera modificación de la contrata. Que habiendo dos modos de determinar el precio, antes y después de la construcción, este segundo modo consultaba mejor los intereses de la Nación; ya que en el primero había el peligro de que el precio fuese exorbitante dado el cambio de moneda sobre una tasación subida. Que el H. Senado pedía una fijación indefinida del precio, circunstancia inadmisible para los intereses de la Nación. Que aquella misma H. Cámara había sufrido quizás una equivocación al redactar el inciso añadiendo lo del 25%, que era inaceptable. Que si los empresarios no hacían una pequeña ganancia en la segunda sección, estarían compensados con la que hacían en la primera, cuyo precio kilométrico era bastante caro. Que, en fin, apesar del deseo que había tenido de la realización de este ferrocarril, prefería que la propuesta quedase en la mesa, antes que pasase con condiciones onerosas para el país.

Corrobó al H. C. el H. Carbo Villegi y añadió que los argumentos del H. Cardenas estaban a favor del inciso de esta Cámara, porque si se quería facilitar la consecución de capitales europeos, preferible era la tasación posterior, pues los prestamistas podrían desconcertarse con una tasación exagerada y negar sus capitales.

Replicó el H. Cardenas que el Senado no había sufrido equivocación al admitir el 25%, porque anteriormente el contratista había fijado el precio en libras esterlinas, que reducidas a moneda ecuatoriana daba la cantidad constante en la cláusula. Insistió en que no era inconstitucional el que la H. Cámara de Diputados propusiese un artículo nuevo, pues sería así en caso de variar algo de la contrata.

60
Dijo el H. Arizaga que debia insistirse a todo trance en la forma del inciso originario de esta Cámara porque la cláusula del Senado era mas gravosa para el país, que la primitiva que propusiera el contratista.

Replicó el H. Fernández Cordova que la mejor manera de no gravar a la Nación era admitir la cláusula del Senado, porque así se aseguraba la exactitud del costo. Que la empresa no podría defraudar a la Nación, en el avalúo del costo kilométrico porque en él intervenirían los ingenieros del Gobierno. Que era inaceptable la fijación del maximum, no habiéndose señalado un termino medio. Que si esta H. Cámara tenía el derecho para insistir lo tenía también para formar un nuevo artículo. Y que, en fin, no sería decoroso para el país eso de aceptar lo únicamente favorable, rechazando lo que pudiera serle a los contratistas.

Insistieron, respectivamente, en sus razonamientos antecedentes los H. H. Solís, Cárdenas y Carlos Videri; y el H. Fernández Cordova anunció que tendría grande amargura al salir del recinto de la H. Cámara, si esta insistía en el inciso, porque parecía que con este paso jamas se tendrían ferrocarriles, pues si el modesto ferrocarril central había parecido tan caro; qué no parecería el del Sur que costaba mas y tenía cláusulas onerosísimas? Que era bien triste el que por la mezquindad de \$ 200,000, cantidad que no era grande para la Nación si se trataba de darle vida, por esa mezquindad nos ibamos a quedar incomunicados con el mundo estando a cuatro paños del Pacífico. Que por ahora había un dilema terrible: o vivir para siempre en la miseria o aceptar la cláusula del Senado.

Contra lo indicado por el H. Arizaga, el H. Presidente resolvió que la votación versase únicamente sobre el inciso 2º único punto que hablaba con la insistencia.

Estuvieron por esta los H. H. Carlos Viteri, Heredia Rodas, Arizaga, Montalvo A. Saenz, Ayala, Gomez de la Torre, Quevedo, Gangotena, Carrizosa, Crespo Coral, Palacios, Salazar, Polist, Espinosa, Banderas, Villagomez, Chiliboga y Pozo, y por la aceptacion de la clausula del Senado los H. H. Velazquez, Alban Acosta, Montalvo F., Estupinan, Abad y Valdivieso.

Abierta la discusion a la clausula 8^a que establece el producto neto, el H. Crespo Coral sostuvo que era justa y conveniente esta fijacion: lo 1^o porque en todo contrato para ferrocarriles se estipulaba esto y en algunas partes era subido, como la determinacion del producto neto, a la inversa de este contrato donde se señalaba el 20% para cuando este concluida la primera seccion, y el 45% para cuando el ferrocarril llegase a Quito; pues aun los mismos contratistas en su propuesta primitiva indicaron que el 50% seria el producto neto. Lo segundo conveniente porque asi se aseguraba un fondo seguro para el pago de intereses. Concluyo diciendo que esta fijacion del producto neto redundaba en bien de la compania, porque a la postre, con el crecido producto bruto, se indemnizaria de la pequena perdida que acaso podria tener al comenzar la explotacion del ferrocarril.

Replico el H. Cardenas que si esto habia sido puesto en bien de la compania, debia retirarse, porque esta no admitia tal bien que la fijacion del producto neto seria justa cuando empieza el trafico; pero que en estableciendolo al principio, cuando el ferrocarril no rendia nada tenia el caracter de una contribucion monstruosa, indigna de la Nacion.

Que ademas no era indispensable esta fijacion, porque todo estaba arreglado para que el Gobierno tenga conocimiento de los libros de la compania

70
la cual no podía depreciable.

Contestó el H. Gómez de la Torre que al proponer esta fijación no había procedido por favorecer a la Compañía sino al país. Que esto se utilizaba en todos los países y en algunos como Chile y la Argentina no bajaba del 50% el producto neto. Que al no fijarse esto la Compañía podía hacer subir sus gastos de manera que no quedase nada para el pago de intereses, por ejemplo, señalando sueldos demasiado crecidos a los ingenieros o maquinistas que hiciese venir de Europa. Que, en fin, la Compañía no se perjudicaría de ningún modo, porque si al principio percibía poco, el 20% se sacaría de su poco, lo cual no era para escandalizarse. Que aunque él ardiera en deseos de que se hiciese este ferrocarril, no podría convenirse en que se lo hiciera en condiciones inaceptables al país.

Refirió el H. Cardenas que no eran para ejemplo los ferrocarriles actuales de Chile y la Argentina porque ya no eran vitales para esas naciones los que se construían ahora, que ya tiene otros desde antes. Que sería aceptable tal ejemplo, si se refiriese a los primeros ferrocarriles que tenían el carácter de vitales y a los primeros que aliviar se construyeran, como el que ahora se trataba de construir en el Ecuador, para el cual sería como una agua del bautismo. Que desaparecía el temor del fraude, en los crecidos sueldos de empleados, al recordar que el Gobierno reclamaría esto, por medio del arbitraje que se estableciera para decidir toda divergencia.

Insistió el H. Gómez de la Torre en sus razones anteriores, y el H. Polít dijo que cuando se lea esta acta se veía que el H. Gómez de la Torre y el mismo, ambos defensores entusiastas del ferrocarril, habían sostenido que esta H. Cámara debía insistir, conducta que había sido dictada por el amor al país. Que en vez de ser como el agua del bautismo, tenía que el ferrocarril aprobado en la forma dada por el Senado no imprimiese carácter de incautos y de necios.

Que, en fin, la fijación del producto neto no podía ser mas justa y equitativa, como ya se habia demostrado por los H. H. Diputados que le precedieron en la palabra.

Terminado el debate, y consultada la H. Cámara, resolvió insistir en la forma de la cláusula 9ª.

Continuando la discusión del proyecto sobre el estanco del tabaco, el H. Estipinán manifestó que de los dos incisos propuestos por el H. Grupo Ceval el primero era inconveniente porque muchas veces se vendia en mas del doble el tabaco comprado en el lugar de la producción, y el 2º inaceptable porque destruía el estanco.

Contextó el H. Grupo Ceval que de no poner un límite al precio de venta del tabaco podría abusarse y venderse hasta el cuádruplo de lo que costase y que impedir la exportación a los que quisieran sería inconstitucional porque atacaría la libertad de enjustría.

Indicó el H. Ayala que debía aclararse el decreto en el sentido de que el Gobierno vendía el tabaco, porque si lo había de vender tal como lo comprase, el estanco no tendría objeto y sería mas bien perjudicial al Gobierno. Concluyó esto mismo el H. Gómez de la Torre.

Votado por partes el art. 3º se aprobó la primera parte y se negaron los incisos añadidos por los H. H. Carlos Uribe y Grupo Ceval.

Votado el art. 4º se aprobó también la primera parte, y se negó la segunda. Con lo que siendo ya mas de las 4 1/2 de la tarde, terminó la sesión.

El Presidente
Carlos Matos

El Secretario
Jorge Larrea L.