

267

# Sesión del jueves 24 de Julio

Se instaló la sesión con asistencia de los H. H. Presidente, Vicepresidente, Acosta, Carrasco, Cacho, Cárdenas, Córdova (C. J.), Chaves, Chiriboga, Echeverría Solana, España, Córdova (B. J.), Guerrero, Jaramillo, Madrid, Mateus, Matovelle, Moscoso, Paz, Peña, Piedra, Queredo, Rofrío, Sabarar, Veintimilla y Viteri.

El H. Presidente manifestó que por enfermedad del Señor Secretario, no podía leerse el acta de la sesión anterior e inmediatamente se dio lectura a un oficio del Ministerio de lo Interior, contraindicando el envío la petición del Representante de su Magestad Británica para que se reconociera una deuda Colombiana.

Lejóse en seguida otra comunicación del mismo Ministerio con la que se habían remitido una solicitud de algunos carpinteros evanistas de Guayaquil pidiendo protección para su industria; la que pasó a la Comisión 2.<sup>a</sup> de Peticiones. Después se leyó una comunicación del Sr. G. Chambers indicando que habían recibido nuevas instrucciones para el arreglo de la deuda externa; y pasó a las Comisiones mixtas de Crédito Público y 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> de Hacienda.

Pasaron a Comisión las siguientes solicitudes:

- 1.<sup>a</sup> La del Director del Observatorio Astronómico de Quito que pide se vote la cantidad de seis mil sueros para la adquisición de aparatos seis-móviles, a la de Instrucción Pública.
- 2.<sup>a</sup> La del Sr. Vicente Cruz Navarro ex-Tesoroero de la provincia de Los Ríos que pide se le condone el pago de \$ 1.400 que le robaron de la Tesorería, a la 2.<sup>a</sup> de Peticiones.
- 3.<sup>a</sup> La de la familia Novoa que solicita el reconocimiento de un crédito, pasó a la 2.<sup>a</sup> de Hacienda.
- 4.<sup>a</sup> La de los vecinos de la parroquia de Sagumbi en la que piden se niegue la solicitud de los vecinos de Pujili para que se anexe al Cantón expresado dicha parroquia, pasó a la Comisión 2.<sup>a</sup> de Peticiones.

Inmediatamente leyóse un oficio del Presi-

00  
dente de la H. Municipalidad de Legatunga en el que se había comunicado que esa Corporación había nombrado al H. Senador Quevedo como representante de los derechos del Cantón de Legatunga acerca de la solicitud de los vecinos de Sicchos.

Pasaron a segunda discusión los siguientes proyectos remitidos por la H. Cámara de Diputados relativos: el 1.º al establecimiento de un hospital en Brogues, y el 2.º a autorizar al Poder Ejecutivo para que se suscriba en 500 ejemplares de la Historia General del Ecuador que intenta publicar el Sr. Don Don Federico Gonzales Suarez.

Se aprobó el siguiente informe emitido acerca de la solicitud de la Señora Ursula Leimus: "Señor: La Srta. Ursula Leimus solicitó al Congreso de 1888 el pago de \$880, que adeuda el Tesoro Nacional, al Sr. Canónigo Don José María Terrazas, por contribución de guerra que le impuso la Dictadura de 1877, y que dicho Tesoro recobró a la Señora Leimus para la construcción de una Iglesia en Guaranda. Fue negada la primera petición por no existir el certificado de la consignación hecha en la Tesorería de Pichincha; pero habiendo insistido la solicitante, la 2.ª Comisión de Hacienda del Senado de 1888, pidió informe al Presidente del Tribunal de Cuentas, quien lo satisfizo en copia legal, quedando así constante la partida de ingreso en la Tesorería. Salvo la dificultad de presentar el comprobante que se había perdido, porque Don Federico Bueno, Colector del Cabildo Metropolitano, falleció demente; ni los favorables informes del Sr. Obispo de Riobamba y el finadero fin a que se destinaba la suma recobrada por el Sr. Don Terrazas, el Congreso de 1888 ordenó por decreto legislativo de 20 de Setiembre del mismo año, se pague de preferencia dicha suma. El Poder Ejecutivo no tuvo, seguramente, en cuenta lo que

motivó la ley, y no ha efectuado el pago por falta de presentación del comprobante; por lo cual la 2.<sup>a</sup> Comisión de Peticiones opina, salvo nuestro más ilustrado parecer, que se debe recomendar eficazmente al Ejecutivo para que lleve a efecto el citado Decreto, ya que está manifestado su motivo en el informe publicado en el alcance al N.º 32 del "Diario Oficial" - Quito, Julio 21 de 1890. - Quedo. - Echeverría".

Trascurrió 3.<sup>a</sup> discusión los siguientes proyectos de decreto:

- 1.<sup>o</sup> El que jubila al Sr. Don D. Pedro Ferrer Cevallos.
- 2.<sup>o</sup> El que ordena el pago de una cantidad a la Señora Felisa Arce V. de Viteri.
- 3.<sup>o</sup> El que autoriza para admitir la propuesta del Sr. Baldomero Velasco para proveer de agua potable a varias poblaciones de la provincia de Manabí; y
- 5.<sup>o</sup> El proyecto de ley sobre Obras Públicas y Ferrocarriles.

Fue aprobado el proyecto que faculta a la Junta de Beneficencia de Guayaquil para fijar las tarifas que deben cobrar los establecimientos que están a su cargo.

Heció cargo de la Presidencia el H. Sr. Viquez, por haberse ausentado el H. Sr. Presidente, el H. Sr. Guerrero dijo: Está pendiente la discusión de los últimos artículos de la contrata de ferrocarril Central, cuya reconsideración se dió antes de espirar el plazo fijado por el reglamento interior. He pedido esta reconsideración, porque el ferrocarril de que se trata es muy beneficioso para el país. Valiéndome de las palabras de un estimable y distinguido legislador, estableceré una comparación. Si una particular gasta una suma considerable de dinero para hacer una acequia con la cual fecundará sus campos y obtiene por este medio beneficiosos resultados, se dirá que se arriesga e inevitablemente que no; de la misma suerte el ferrocarril fecundará nuestros terrenos incul-

tos y proporcionará ocupación fructuosa a muchos individuos que anhelan por unirse que su sustento para sus familias. Por otra parte, el país adelanta día a día, y si nuestros entendedos fueron un tiempo de medio millón de pesos, hoy, merced a los progresos de la civilización han llegado quizá a cinco millones. Natural es creer que las rentas crecerán progresivamente, y que, por lo tanto, la Nación tendrá con que subvenir a los gastos de una empresa tan importante como la que nos ocupa. Apruébese esta contrata, y las maldiciones de las generaciones futuras no caerán sobre nosotros que, si no llegamos a ver realizados nuestros ideales, quedamos sin embargo, con la conciencia tranquila por haber cumplido con deber que el patriotismo nos impone.

El Sr. H. Madrid, dijo: Apesar de que estoy convencido que son estériles todos mis esfuerzos para librar a la Nación de contratos que la sepan de fatales consecuencias, no dejare de cumplir con mi deber, oponiéndome a ellos con todas mis fuerzas, aun cuando mi procedimiento desagrade a personas con quienes desearia ser complaciente, pero en tratándose de los intereses generales no puedo por menos que seguir los dictados de mi conciencia sin prestar oídos en ninguna consideración particular.

Me he servido de algunas comparaciones, porque la he creído aplicable en alguna manera al asunto que nos ocupa, y tan cierto es esto, que si los beneficios que reporta un particular de una granja de aguas que conlleva, no guardan ninguna proporción con el costo de ella, es evidente que ese individuo sería víctima de su imprudencia o mala fortuna. No se que haya en la línea que recorrerá el ferrocarril Central, ninguna población importante, para cuyo desarrollo y comercio sea necesaria una línea férrea: las reducidas poblaciones de Cosagua, Calata

y Chone están situados a orillas de rios nave-  
 gables y el ferrocarril les será muy poco prove-  
 choso. Sea el Nación tendrá que hacer sacrifi-  
 cios sin cuento para satisfacer la garantía  
 por este ferrocarril improductivo, puesto que a-  
 travesará una región desierta que ha menes-  
 ter el transcurso de largos años para que sus  
 rendimientos sean de alguna significación.  
 Suponiese que un ferrocarril abandonado en  
 las soledades de los desiertos ha de producir  
 grandes ventajas, es una ilusión que no puede  
 de sino contivar a un febricitante.

Que se abogue por lo que claramente se  
 manifiesta como útil y necesario, es racional  
 y justo, pero que se tome grande empeño  
 por adquirir compromisos superiores a las  
 fuerzas de la Nación, por resacas esperanzas,  
 es un proceder temerario. Quiera la providen-  
 cia que la prosperidad coseche todos los bene-  
 ficios que se prometen alcanzar los partidarios  
 de este contrato y que sean bendecidos los que  
 tanto han abogado por él.

El H. Señor Presidente manifestó que los  
 Señores contratistas habían presentado una so-  
 licitud, retirando las propuestas y que por lo  
 tanto creía que no podían discurrir; pero ya  
 que los H. H. Senadores Guerrero y Cárdenas  
 aseguraban que los contratistas estaban listos  
 para sustentar esta última solicitud, autorizó  
 al infrascripto para que verbalmente se enten-  
 diera con los contratistas, e informase si éstos  
 retiraban esta última solicitud relativa a reti-  
 rar las propuestas.

Después de un momento de receso el  
 infrascripto Secretario informó que el Sr. Blagg  
 pedía que se siga discurriendo las propuestas  
 para la construcción de la línea en referencia,  
 siempre que se consideraran por segunda vez  
 las cláusulas que habían sido aprobadas en  
 la sesión del día 22. Sea H. H. Cámara ac-  
 cedió a la reconsideración pedida en la sesión  
 anterior por el H. Guerrero, e inmediatamente

se sometió a discusión la referida contrata.  
Terminada la discusión en la que intervinie-  
ron los H. H. Córdova, Fernández Córdova,  
Pena, Córdova (C. J.), Quenedo y Echeverría  
Blanca, la contrata quedó en estos términos.

Art. 1.º El Gobierno de la República del Ecuador con-  
cede a la Compañía del Ferrocarril Central del  
Ecuador, "limitada" el derecho de construir, equi-  
par, administrar y explotar un ferrocarril de  
vía ancha, servido por vapor, que partiendo  
de Bahía de Caráquez termine en Quito.

Esta concesión no altera la responsabili-  
dad a que haya lugar, contra D. Ignacio  
Palau por incumplimiento de su contrato de 9 de  
Agosto de 1884, hoy pendiente de resolución  
arbitral.

Art. 2.º El ferrocarril partirá de un punto en Bahía  
de Caráquez, elegido por la compañía, de acuer-  
do con el Gobierno. Del mismo modo se pro-  
cederá para elegir la ruta mas conveniente,  
para el trazado definitivo. Sin embargo, que-  
da fijado como último término la distancia  
de 330 kilómetros desde Bahía hasta la Ca-  
pital para la garantía pagadera por el  
presente Gobierno.

Art. 3.º Los trabajos de construcción comenzarán  
dentro de un año contado desde que se firme  
el contrato, o antes si fuese posible; y ocho  
años después de comenzados los trabajos de  
construcción quedará terminada la obra has-  
ta Quito, salvo los casos fortuitos o de fuer-  
za mayor.

Art. 4.º La Compañía construirá también una línea  
telegráfica o telefónica de Bahía de Caráquez  
a Quito, de la que podrá hacer uso el públi-  
co pagando los despachos según la tarifa  
que se fijará de acuerdo con el Gobierno. El  
uso de esta línea será gratuito para los a-  
suntos oficiales, y del mismo modo la compa-  
ñía podrá hacer uso gratuito del Telégrafo  
Nacional.

Art. 5.º El Supremo Gobierno se reserva el dere-

cho de inspeccionar los trabajos de construcion del ferrocarril y cuidar de que se cumplan las condiciones de este contrato, para lo cual podra nombrar un ingeniero de su confianza, previo informe del cual aprobará el trazado definitivo de la linea. Si durante la construcion se encontrare necesario variar el trazado de la linea, la compania quedará facultada para hacer la variacion de acuerdo con el Ingeniero de Gobierno, advirtiendose que el Ingeniero nombrado por el Gobierno para los fines expresados será rentado por la empresa.

Art. 6.º - Las tarifas para pasajes y fletes del ferrocarril serán preparadas de acuerdo entre el Gobierno y la Empresa.

Art. 7.º - Las balijas del Correo con sus conductores serán transportadas gratis. Los empleados del Gobierno que viajen en su servicio pagarán la mitad de los precios fijados en la tarifa. Los tropas del Gobierno con sus materiales de guerra serán transportadas por la mitad del precio de tarifa y en la extension o capacidad del material rodante de la compania; pero en caso de guerra pagarán solamente la 4.ª parte del precio de tarifa. La compania proporcionará un coche especial gratis para el Presidente de la Republica y sus Ministros de Estado, previo aviso en tiempo razonable cada vez que el Coche sea requerido.

Art. 8.º - La compania construirá un muelle en Bahía de Baraguá, y el uso de este muelle será obligatorio para la carga y la descarga de todos los buques o embarcaciones mayores de diez toneladas que entren o salgan de dicho puerto. Toda carga que pase del muelle a los buques o viceversa, pagará un centavo de sucre por cada diez kilogramos de peso, y el producto de este impuesto se aplicará al pago de los intereses a que se refiere la cláusula 9.ª. Los efectos o materiales destinados a la construcion o explotacion del ferrocarril quedan exentos de este impuesto.

Art. 9.º - La Compania construirá por su cuenta y con su capital el ferrocarril materia de este contrato.

y el Gobierno solo le garantira el interes del 6% sobre \$ 35.000 por cada kilometro, en la extension de Bahia al pueblo de Santo Domingo de los Colorados; computandose en dicha garantia todos los trabajos de ingenieria, muelle, material, fijo y rodante y los demas que conllevan las obligaciones de la Compania. Esta garantia no comienza, ni puede, por tanto, ser obligatoria, sino desde que se entreguen al uso publico 150 kilometros del ferrocarril de Bahia, ni comenzara el pago de intereses antes de que lleve que el pueblo de Santo Domingo de los Colorados; pues es convenido que durante el trabajo de esta seccion de 150 kilometros de ferrocarril, el capital empleado por la compania no produce ningun interes. Queda tambien establecido que el referido interes es para el caso unicamente de que no lo satisfaga la explotacion del ferrocarril, en todo o en parte. El precio kilometrico del resto del ferrocarril, desde Santo Domingo hasta Puerto, se fijara de comun acuerdo entre el Gobierno y la Compania conforme a los estudios detallados, ejecutados y examinados quedando fijo el cambio del 25%; y en caso de desacuerdo se decidira por arbitros conforme al art. 26. Estos estudios deberan estar concluidos y entregados al Supremo Gobierno, seis meses antes de que se concluyan los 200 kilometros indicados.

Si el ferrocarril, produjese en su explotacion, una valor mayor del interes garantado por el Gobierno, el exeso sera divisible entre el Gobierno y la Compania.

La garantia del 6% de que se habla en el presente articulo, cesara en lo absoluto para el Gobierno:

- 1.º Si la Compania falta a cualquiera de sus obligaciones.
- 2.º Si la Compania no continuare el ferrocarril de Santo Domingo de los Colorados a la Capital de la Republica inmediatamente despues de terminada la 1.ª seccion de Bahia al expresado Santo Domingo de los Colorados, o si no



lo concluyere en el tiempo fijado en este contrato.

3º Si la Compañia no conservare en perfecto estado el ferrocarril y ademas en constante uso publico.

4º Cincuenta años despues de la fecha en que el ferrocarril debe estar concluido y entregado en su totalidad, al servicio publico; y

5º Si la Compañia suspendiere los trabajos de construccion o no cumpliera con lo estipulado en el art. 3º de este contrato, siempre que la suspension de los trabajos en cualquier tiempo fuere ocasionada por falta o negligencia de la Compañia. Hallandose bien determinada la obligacion hasta Santo Domingo, se entendera como suspension para el resto del camino si no se trabaja anualmente la 6ª parte de toda la obra restada hasta la Capital.

Art. 10 Para el pago de los intereses fijados en el art. precedente se destinara:

1º Los productos de las Aduanas de Manabí, deducidos los gastos de su administracion, y sin comprenderse en dichos productos el recargo del 20% sobre los derechos de importacion. Estos productos seran depositados quinquenalmente por los administradores de dichas Aduanas en un Banco establecido en la Republica y designado de comun acuerdo por el Gobierno y la Compañia desde que se empiesen los trabajos de construccion.

En las Aduanas de Manabí interpondra un Contralor de parte de la empresa en la recaudacion y administracion de los fondos que corresponden a ella; y que sera nombrado tan luego como deba comenzar el deposito de los derechos de Aduana para el caso de la garantia; pudiendo igualmente el Gobierno constituir un Contralor, si a bien tuviere, para la inversion y administracion de los fondos que toquen a la Empresa.

2º El producto del ferrocarril, objeto de este contrato.

3º El producto del muelle que debe construirse en Bahía de Guayaquil.

4º El producto de los terrenos que segun el art. 15

corresponden a la Compañía a medida que esta los dé en venta o en arriendo?

5.º Los ciento diez mil sueros recibidos de las Aduanas de Manabí por el primer empresario Jos. Ignacio Palau, de la responsabilidad de los cuales se hace cargo la Compañía; y

6.º El producto del estanco sobre todo el tabaco que se produzca o importe a la República siempre que llegare a establecerse. La Compañía se encargará de administrar dicho estanco con intervención del Gobierno, y tan pronto como la renta que él produzca sea suficiente para cubrir la garantía del capital invertido en la construcción del ferrocarril, conforme al presente contrato, las rentas de las Aduanas de Manabí volverán a quedar a disposición del Gobierno?

Art.º 11. La Compañía tendrá derecho para dar al uso público las secciones de ferrocarril a medida que las construya, y sus productos netos se aplicarán al pago de los intereses estipulados en el art.º 9.º

Art.º 12. El Gobierno no podrá dar otra inversión a las rentas destinadas a esta obra, mientras dure la garantía.

Art.º 13. Si en algún año, durante el término de la garantía, las rentas mencionadas en el artículo precedente, no fueren suficientes para el pago de la garantía, el Gobierno cubrirá el déficit que hubiere; pero cuando el producto neto del ferrocarril haya sido por diez años sucesivos, de un 6% anual, a lo menos, sobre el precio estipulado por kilómetros, cesará de una manera absoluta la garantía del Gobierno. pero si en algún tiempo, la garantía excediera al 6% anual, se dividirá el sobrante en dos partes iguales, entre el Gobierno y la Compañía.

Art.º 14. La Compañía invertirá hasta 5.º 300 mensuales en la reparación y conservación del camino entre Quito y Santo Domingo, hasta que el ferrocarril esté concluido.

Art.º 15. Por cada lado del ferrocarril desde Santo Domingo hasta Bahía, se medirán lotes sucesivos de terreno que se dividirán entre el Gobierno y la Compañía en número igual y alternados.

Art. 16. El Gobierno pondrá a disposición de la Compañía, sin cargo ninguno para esto, la faja de terreno necesario para la construcción del ferrocarril, y hará a costa de la Compañía la expropiación necesaria para la construcción de estaciones, oficinas, bodegas y talleres. La obra será considerada de utilidad pública para todos los efectos legales.

Art. 17. La Compañía podrá utilizar la parte del camino construido por cuenta del Estado.

Art. 18. Todos los materiales y máquinas para la construcción y explotación del ferrocarril, del muelle, del telégrafo o teléfonos, de los buques de vapor y más necesidades, quedan exentas del pago de derechos de importación nacionales, municipales y de cualquier otro impuesto creado o por crearse, así como la empresa queda libre de toda contribución o impuesto fiscal, municipal o de guerra, creado o por crearse.

Art. 19. Los empleados y peones de la empresa, quedan exentos de todo servicio público, civil, o militar, excepto en caso de guerra exterior.

Art. 20. La Compañía tendrá derecho para proveer de los materiales de construcción que necesite de los terrenos y bosques nacionales, sin remuneración alguna.

Art. 21. En los contratos que la Empresa celebre con individuos particulares, el Gobierno, por los medios legales, les prestará auxilio para la cumplida ejecución de tales contratos.

Art. 22. La duración del presente contrato será de cincuenta años, durante los cuales, ninguna otra persona, compañía, empresa, ni el mismo Gobierno nacional, ni los de las provincias, podrán construir línea férrea ni de cable, entre Quito y Bahía de Caráquez, ni entre dos o más de sus puntos intermedios, como tampoco podrán construir otro muelle en dicho puerto.

La zona privilegiada medirá diez kilómetros; pero con la expresa condición de que no producirá efecto la exclusión en relación con cualquiera línea férrea que venga a Quito con tal que no arranque de Bahía, ni de Santo Domingo, ni de Chone, ni de los parajes principales de esa línea.

Art. 23. Ambas partes contratantes quedan sujetas recíprocamente a la indemnización de daños y perjuicios.

por falta de cumplimiento de las estipulaciones de este contrato.

Art. 24 La Compañía queda autorizada para asociarse a otras personas, dentro o fuera de la República, para la ejecución de este contrato, y el Gobierno se obliga a reconocer a cualquiera Sociedad o Compañía que se forme al efecto, con los mismos derechos y obligaciones.

Art. 25 Las escrituras públicas que hayan de extenderse entre el Gobierno y la Compañía y que tengan relación con el presente contrato, quedan libres de todo derecho fiscal y municipal.

Art. 26 Las cuestiones o diferencias que puedan surgir entre el Gobierno y la Compañía, serán en todo caso resueltas por árbitros, arbitradores, designados uno por cada parte, y un tercero por aquellos. El fallo arbitral será inapelable. La Compañía renuncia toda reclamación diplomática, a no ser para la ejecución del laudo.

Art. 27 Cumplidos los 75 años de explotación, el ferrocarril con todo su material rodante y demás anexidades, y el muelle en perfecto estado de servicio, pasarán gratuitamente a ser propiedad de la Nación.

Art. 28 Durante la conclusión de la línea entre Bahía de Cuaque y Quito, la Compañía tendrá derecho para construir ramales u otras líneas férreas entre los puntos siguientes:

1.º De Santo Domingo a Guayaquil, y 2.º de Santo Domingo a Esmeraldas. La Compañía se obliga a estudiar y levantar los planos para la construcción de estas líneas, tan pronto como los estudios definitivos de la vía principal estén concluidos. Es entendido que después de diez años de comenzados los trabajos de construcción en Bahía, el Gobierno podrá obligar a la Compañía a la ejecución de tales estudios, obligándose a su vez el Gobierno a reembolsar a la Compañía los gastos ocasionados por dichos estudios, en el caso de que no se efectúen con la misma Compañía los contratos respectivos para la construcción de las líneas mencionadas.

Art. 29 La Compañía depositará de la fecha en que

tos meses, Lo. 10.000 en uno de los Bancos estable-  
cidos en la Republica, para responder por el co-  
mienzo de la obra; y Lo. 20.000 para la continua-  
cion de esta.

### Especificaciones

- 1<sup>a</sup> El ancho del camino ó de la plataforma al ni-  
vel superior del lastre será de ctsms. 2.50.
  - 2<sup>a</sup> Los taludes de los terraplenes tendrán un declive  
de mtos. 1.50 de base, por uno de altura, y los de  
las excavaciones el que permitan las diversas cla-  
ses de terrenos.
  - 3<sup>a</sup> Las obras de arte, tales como puentes, alcantarillas  
y<sup>o</sup> serán de mampostería ó de hierro, ó de ambas  
materias combinadas.
  - 4<sup>a</sup> El radio minimum de las curvas será de mtos. 60
  - 5<sup>a</sup> La pendiente máxima será de 4% en línea recta  
y de 1% en curvas de mtos. 60 de radio.
  - 6<sup>a</sup> Los rieles serán de acero y del peso de 20 kilogramos  
por metro lineal y se forma la que se denomina T.
  - 7<sup>a</sup> El ancho de la vía entre los rieles, será de ctsms. 0.92.
  - 8<sup>a</sup> Los durmientes serán de madera incorruptible y tendrán  
cntos. 1.08 de largo, cntos. 0.18 de ancho y cntos. 0.13 de grueso.
  - 9<sup>a</sup> Los durmientes se colocarán á la distancia de ctsms. 0.75  
y mas inmediato en las juntas.
  - 10<sup>a</sup> Habrá dos estaciones de 1<sup>a</sup> clase á los extremos de  
la línea, y las demás de 2<sup>a</sup> clase que fueren necesarias.
  - 11<sup>a</sup> El número de locomotoras, carros y wagones, será el siguiente
- |    |                                 |
|----|---------------------------------|
| 5  | Locomotoras para pasajeros.     |
| 6  | id para carga.                  |
| 30 | Carros abiertos para id         |
| 20 | id cerrados para id             |
| 10 | Wagones de 1 <sup>a</sup> clase |
| 20 | id de 2 <sup>a</sup> id         |
- Una Balanza de plataforma.

Entonces el Sr. Madrid dijo: "Sr. Presidente.  
Obrigo la convicción que el contrato que acaba de  
aprobarse, compromete el porvenir de mi patria por  
que, todo él, es un cúmulo de ventajas y garantías  
en favor de los empresarios, con manifiesto meno-  
cabo de los intereses y de la dignidad de la Nación,  
quiero que estas palabras y mi voto negativo eviten

en el acta.

También pidieron que se hiciera constar en el acta su voto negativo los H. H. Barbo, Novaco y Córdova (C. J.) y

signó por  
ito

En seguida el H. Caamaño dijo: "Por Presidente. - Al principiar la primera discusión de este importante asunto, indique que el empresario debía depositar una suma de dinero suficiente para dar formalidad a la propuesta, y que no fuera a suceder que después de haber perdido las Cámaras tres ó cuatro días en discusiones, y la Nación algunos miles de sueros, resultara que por culpa del contratante no se llevara a efecto el ferrocarril; esta indicación no tuvo acogida en la Cámara."

Después, al darse lectura al primer artículo del proyecto, para la tercera y decisiva discusión, solicité del Senado, declarase su creencia que la Nación estaba en circunstancias de subvencionar dos ferrocarriles, y si el Senado mismo estaba dispuesto a contratarlos, porque, de lo contrario, debía optar solamente por el que fuese de más utilidad pública. Esta 2.<sup>a</sup> gestión tampoco encontró en la Cámara ningún apoyo.

Ahora, concluido el debate de todo el proyecto, nos encontramos con que, por lo que hace al Senado, es ya un verdadero contrato, y debo explicar mi conducta.

ARCHIVO

No habiéndome satisfecho en los dos casos anteriores, negué el 1.<sup>er</sup> artículo, principio y fundamento del contrato. Negado este artículo, continué negando los demás, que iban pasando sin dificultad. Ya muy avanzado el trabajo comencé a aprobar, por haberse reformado algunos artículos y tratándose de la garantía. Además me vino a la mente una idea que en esta Cámara no se ha manifestado y es: que el ferrocarril Central tiene una gran importancia estratégica.

Con efecto: puesta la Capital en fácil y pronta comunicación con la Costa; establecidos en esta algunas poblaciones prósperas; sobre la Bahía de Paríquet una ciudad comercial, artillada como

nientemente las colonias que la dominan y fundada en su vasta muestra fuerza naval, he allí a Guayaquil bastante bien custodiada, y franco para la acción del Gobierno General, la única puerta por donde es accesible, no para demandarla, sino, al contrario, para conservar el orden en ella; pues bloqueada esa puerta, sin derramamiento de sangre, sin sacrificio de dinero, ni de ningún género de intereses, tendría que someterse antes de mucho tiempo a la debida obediencia, si es que la perspectiva de su debilidad no le hacia reportarse, ocupándose un poco menos en política y un poco más en su comercio, en su agricultura y en su industria.

Si, Señor Presidente, Guayaquil, ciudad de mínima importancia, a la que, por este principal motivo, tengo particular cariño y afición, es por desgracia para ella misma y para la República, inquieta por naturaleza y quizá fundada en su situación topográfica, casi inenpujable de parte de tierra, y sería un positivo beneficio, que aseguraria la paz general y poder contar con su quietud y tranquilidad.

Es por esta consideración, principalmente que hago votos, Señor Presidente, porque el ferrocarril Central sea cuanto antes la más cierta y grandiosa realidad, y, para este efecto, los hago también porque, ya que el contrato ha pasado solemnemente en esta Cámara, pase del mismo modo en la de Diputados.

El H. Chaves dijo: No han sido las razones expuestas por el H. Camarero las que han motivado la aprobación del contrato, sino la convicción de que el abrir nuevos horizontes a la industria nacional, sin menoscabar la grandiosa y venturosa de ninguna sección de la República, sea Guayaquil y seguirá ocupando el distinguido puesto en que se halla por su ilustración, industria y patriotismo y por la riqueza de su suelo, sin que esto sea a menara contra las provincias del interior, que no se dejan intimidar ni subyugar por nadie, ni por nada. Guayaquil tiene vida propia y no perderá fama porque haya pueblos que progresen; y el engrandecimiento de Manabí y Pichincha trae con el bienestar de la Nación entera. Lo que,

ante de otras Naciones economicas y sociales  
ha influido en el animo del Senado para a  
probar el contrato del ferrocarril del Centro, es  
la seguridad de que va a ser el germen de in-  
dustria, de trabajos y de riqueza, y de que sin  
trabaja y aquecidos ni paguadores, los pueblos del  
Ecuador seguirán seguros al noble fin a que  
aspiran por la paz y por la union.

El H. Caamaño explico su anterior razona-  
miento y aseguro que nunca habia pensado que  
un principio de egoismo fuera el que habia im-  
pulsado a la Camara; y que el como el H. Cha-  
ves, deseaba que Guayaquil, en union de todas  
las provincias de la Republica, marchasen por  
el camino de la civilizacion.

Se levanto la sesion a las cuatro y media  
de la tarde.

El Presidente  
P. S. Lizarraburu

El Secretario  
A. Aguirre

## Sesion del viernes 25 de Julio

Abierta a las doce del dia con asistencia  
de los H. H. Presidente, Vicepresidente, Oreste Ca-  
maño, Carbo, Córdova, Córdova (C. J.), Chaves, Cibri-  
riboaga, Echeverria Llorca, Espana, Fdez. Córdova Ant.  
Guerrero, Jaramillo, Madrid, Mateus, Mativella, Mos-  
coso, Paz, Piza, Piedra, Queredo, Rufino, Salazar,  
Veintanilla y Viteri.

Después de aprobarse las actas de las se-  
siones de los dias veintitres y veinticuatro, se leyó  
un oficio del H. Sr. Ministro de lo Interior, con  
el que se habia remitido la solicitud de Don  
Juan M. Cornejo, jefe del Cuerpo de Bomberos,  
que pide se resuelva si la subvencion de \$4.000,  
que concedió el Congreso de 1885, es independiente