

probó la cláusula 4ª en esta forma: El número de locomotoras, sus condiciones y las del material rodante, serán determinados por los ingenieros de que habla la base 2ª N.ª. Incluida en esta constará la especificación 11ª del artículo 18 del contrato del ferrocarril central, que se aprobó al efecto. Se aprobó también la cláusula.

Después de discutirse la cláusula 5ª entre los H. H. Cóliz, Crespo Cordal, Gómez de la Torre, Arizaga y Valdivieso, quedó suspenso hasta la sesión próxima por petición de los H. Filiz y Agala.

Por último se sometió á tercer debate el proyecto que manda se paguen á las Señoras de la caridad la suma de \$ 10000.

Fue aprobado en estos términos por moción de los H. H. Banderas y Tangotona: El Poder Ejecutivo completará el pago de los \$ 10000 que la Legislatura de 1888, ordenó se diesen á la Asociación de las Señoras de la Caridad de esta ciudad, tomando el complemento de los fondos asignados para gastos extraordinarios.

La sesión terminó á las 10 de la noche.

El Presidente  
Carlos Mateus

El Secretario  
Joaquín Lanza L.

### Sesión ordinaria del 11 de agosto de 1890

Se instaló bajo la presidencia del H. Sr. Mateus, y asistieron todos los H. Diputados de la lista, menos los H. H. Maldonado, Parluca, Estupinán y Ribagüenza comenzó la sesión á las 12 m.

Continuando el debate de la propuesta del ferrocarril central, el H. Quevedo indicó que había modificado su moción adicional del art. 13 suspenso desde la sesión anterior, y con el objeto del mismo.

no Sr. Córdiz la propuso en estos términos en que fue aprobada: Sin perjuicio de las disposiciones generales sobre resolución de los contratos, se mencionan los siguientes casos en que la Compañía perderá el privilegio y los demás derechos que resultan de esta concesión:

- I. Si no presenta oportunamente el poder necesario para el otorgamiento de la escritura;
- II. Si no consigna en su debido tiempo la suma de terminada en el artículo 4.º
- III. Si no promueva los trabajos de construcción en el término que fija el art. 6.º
- IV. Si suspende los trabajos, o no continúa la vía hasta su conclusión por más de cuatro meses;
- V. Si no termina la obra dentro del plazo estipulado.

En seguida se aprobó la cláusula 18.ª, en toda cada una de las especificaciones que contiene, de las cuales la 11.ª se aprobó con estas palabras que se añadieron por acción de los Sr. Sr. Gómez de la Torre y Neboa: sin perjuicio de lo más que el tráfico tuviere necesario.

Estos mismos Sr. Sr. Señores pidieron reconsideración del inciso A del art. 9.º. Accedió a ello la Cámara, revocó el inciso y aprobó a aprobarlo en estos términos que propuso el Sr. Gómez de la Torre: El producto neto del mismo ferrocarril, se estimará en un 20% por lo menos del producto bruto desde que estén construidos y dados al servicio público 150 kilómetros de camino; y cuando éste haya llegado a Cuicatlan, en el 45% por lo menos del producto bruto.

Continuó entonces la tercera discusión de la propuesta de los Sr. Muñoz Verraza para construir el ferrocarril de Cuicatlan a Agües.

Por indicación del Sr. Gómez de la Torre, el Sr. Verraza presentó como presidente de la Comisión en la reducción del primer inciso de la cláusula 6.ª y fue aprobada. El Gobierno apropiará por cuenta de la empresa los terrenos necesarios para la construcción de la vía, sus talleres, estaciones, minas de lastre y demás

oficinas, y cede gratuitamente por los terrenos  
los terrenos nacionales que pudieran ocuparse en ellos.

Observó el H. Titit que en el 3.º inciso, la  
prohibición de enajenar debe referirse a los terrenos  
de lado y lado de la vía. Fue también aprobado.

Aprobada la cláusula 7.º, se negó la 8.º de  
pues que el H. Gomez de la Torre observó que era in-  
admisible, dado el peligro de un Gobierno informal.

La cláusula 9.º se aprobó en estos términos por  
intervención de los H. H. Velázquez y Gomez de la Torre:

El Gobierno garantiza a la empresa el interés del  
6% sobre el capital invertido en la construcción de la  
vía, cuya extensión máxima se fija en 180 ki-  
lómetros, a razón de \$3000 el kilómetro; para responder  
por el pago de los intereses, si el ferrocarril no  
produce el 6% quedan hipotecadas las entradas de  
la aduana de Puerto Bolívar, los derechos de muer-  
tes y puertos.

La recaudación de las entradas de adua-  
na y de los derechos de puerto y muelle se hará  
por un agente nombrado de común acuerdo por  
el Gobierno y la empresa y serán entregados men-  
sualmente al agente designado por éste.

El producto neto se estimará en el 20% por lo  
menos del producto bruto tan luego como estuviere  
concluida cada sección que cause interés, y el 15%  
por lo menos desde que el ferrocarril llegue a la  
ciudad de Cuenca.

Los intereses se causan por cada sección con-  
cluida de 25 kilómetros; pero solo se harán efec-  
tivos tan luego como el ferrocarril llegue al  
valle de Yunguilla; pues si la empresa sus-  
pendiere los trabajos una vez llegado el cami-  
no a Yunguilla cesaría la garantía de los inte-  
reses por parte del Gobierno.

Aprobada la cláusula 10.º y la primera  
parte de la 11.º se negó la 2.º parte de esta cláusula.

Se aprobaron de seguida las cláusulas 12.º  
13.º 14.º 17.º y 19.º esta última en la forma indicada.

da por el Sr. Arizaga, si saber: El Poder Ejecutivo celebrará hasta el 1° de enero de 1891 con los Srs. Manuel Verraza la escritura del caso insertando las condiciones puntualizadas, debiendo intervenir en su otorgamiento los herederos del anterior contratista Sr. Delsila, quienes renunciarán todos los derechos que pudiesen derivarse del contrato de 12 de octubre de 1887.

Se negaron las cláusulas 15°, 16° y 18° y por fin se aprobaron la modificación 2° del proyecto de decreto que acepta la propuesta de los empresarios, con lo que terminó este debate.

Pidió entonces el Sr. Coll, que el Sr. Presidente nombrase una Comisión *ad hoc* ó una de las del cuadro para que se entendiera con el Com. de Swaykowski, sobre ciertas condiciones deudas ó inaceptables que tenía la propuesta de construir el Ferrocarril del Sur, por que dijo, así se abreviaría la discusión de este asunto tan importante.

Acedió á esta petición el Sr. Presidente y nombró para dicho fin á los Srs. Arizaga, Pílit, Villagómez, Cuervo, Gómez de la Torre, Ayala y Sáenz.

Después de tener la H. Cámara un momento de sesión secreta; abierta la pública accedió á la reconsideración que el Sr. Crespo Corral pidió de la cláusula 9° del contrato del ferrocarril de Puerto Bolívar á Arica. Revocada esta cláusula se la volvió á aprobar con la modificación de siete en vez de ocho secciones propuesta por el mismo Crespo Corral.

Luego se leyó una nota del Sr. Senado que incluye: 1° el convenio celebrado con el representante de los tenedores de bonos para la conversión de la deuda externa, 2° las modificaciones que ha hecho al Convenio aquella H. Cámara, y 3° el proyecto que aprueba las bases del mismo convenio. Ambas pasaron á discusión.

En este momento el H. Presidente levantó la sesión por ser ya tarde.

El Presidente  
Carlo Matens

El Secretario  
Joaquín Larca L

Sesión del 18 de agosto de 1890

Comenzó a las 12 del día con asistencia de los H. H. que componen la lista faltando solo los H. H. Ribadeneira, Pino, Maldonado, Roscoso y Novoa, y en seguida se dio 2ª Discusión a estos proyectos: 1º al que concede indulto a los individuos del pueblo del ejército y de la policía comprendidos en los acontecimientos de los días 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 colegio 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. Consejo hizo la indicación, de que la amortización y conversión subsidiarias no sean más gravosas que el contrato verificado con Colombia sobre la deuda de igual origen.

Travesa en 3ª discusión el decreto del estanco del tabaco, pero quedó suspenso mientras se recibiera los informes de la Cámara de Comercio y Junta de Hacienda de Guayaquil a invocación del H. Carlos Vitari; consideradas, mientras tanto la negativa del Senado a la insistencia de esta Cámara en varias de las modificaciones hechas por aquella a la Ley de Armas; insistió por segunda vez en todas ellas fundándose en las mismas que se alegaron para