

Guayaquil, correspondientes a los años de 1881 y 1882. Esta moción fue aprobada.

Se levantó la sesión a las cuatro de la tarde.

El Presidente.  
P. H. Lizarraburu

El Secretario  
A. Aguirre

### Sesión del lunes 21 de Julio

Se abrió a las doce y media, con asistencia de los H. H. Presidente, Vicepresidente, Aosta, Cuamano, Carbo, Cárdenas, Córdoba (C. J.) Cabrera, Chiriboga, Cocheverría Luna, España, Fernández Córdoba Ant., Guerrero, Jaramilla, Madrid, Matute, Moscoso, Paz, Peña, Piedra, Pineda, Riofrío, Salazar, Veintimilla y Vitor.

Se leyó un oficio del Ministerio de Relaciones Exteriores en el que se había comunicado que se pondrá en conocimiento de S. E. el Presidente de la República la resolución de esta H. Cámara relativa a que se saludara al Gobierno y Congreso Colombianos en la magna fecha de su independencia.

Se puso en 3ª discusión la propuesta de contrato del Ferrocarril Central, y después de leyda por orden del H. Presidente, principió a discutirse artículo por artículo. Entonces el H. Cuamano dijo: No se vea que sistemáticamente me opongo a la construcción de este ferrocarril; pero creo que, como cuestión previa, debemos resolver si la Nación se halla en estado de garantizar la construcción de varios ferrocarriles, puesto que no estándole, como no lo está, creo ya que debemos preferir la continuación del ferrocarril del Sur, por ser de mayor importancia que el del Centro, ya que aquel debe atravesar por varias poblaciones

importantes que tienen riquezas que exportar; mientras que este atravesará una vía desierta. A mas de esta consideración, el ferrocarril del Sur debe atenderse preferentemente, porque en él se ha invertido ya una cantidad considerable que se malograría si se abandonaran esos trabajos. Hago esta reflexión para satisfacer mi conciencia, no porque me interesa a él ningún interés particular.

Se aprobó el primero sustituyéndose las palabras "la Capital" con la "de Quito"; por indicación del H. Chaves.

El art. 2.º se aprobó en estos terminos: "El ferrocarril partirá de un punto en Bahía de Guayaquil, elegido por la Compañía, de acuerdo con el Gobierno. Del mismo modo se procederá para elegir la ruta mas conveniente para el trazado definitivo etc. etc."

Los artículos 3.º y 4.º se aprobaron sin modificación alguna.

Al discutirse el art. 5.º el H. Paz, con apoyo del H. Cárdenas hizo la moción de que al final de este artículo en lugar de será rentado por la empresa, se diga: será rentado por el Gobierno. La moción fue negada y aprobado sin modificación el artículo.

Aprobáronse también los art. 6.º, 7.º y 8.º.

Al ponerse en discusión el art. 9.º el H. Salazar dijo: La mayor de las dificultades que encontró la Comisión encargada de este asunto, fue el exagerado precio que exigían los empresarios por cada kilómetro de ferrocarril construido inconveniente que se ha subsanado desde luego que la compañía ha aceptado el precio de \$ 35.000. No es exacto lo que se cree acerca de la facilidad de la construcción del ferrocarril desde la Bahía hasta Santo Domingo de los Colorados, ni se puede, como se ha hecho, comparar este trayecto con el del ferrocarril de Quito, ya que el terreno está lleno de ondulaciones; hay que salvar algunos rumbales de cordillera, atravesar extensos

valles frantanosos y colocar fuentes sobre un gran número de rios.

Sea esta la ocasión de contestar al Sr. Caamaño. El Gobierno va a construir estos ferrocarriles con sus propios capitales, sino a garantizar un interés sobre las cantidades que en ellos se invierten, y no inmediatamente sino después de dos ó tres años, cuando ya haya mejorado nuestro estado económico, en virtud de la paz de que gozamos, de las ocupaciones que el mismo ferrocarril proporcionará a gran número de trabajadores, y del desarrollo que naturalmente adquirirá ese riquísimo territorio.

El Sr. Madrid. Señor Presidente. Antes de entrar en la materia que se discute, seame permitido manifestar que mi oposición al proyecto obedece exclusivamente al deber que tengo de abogar por los intereses de mi país, aceptando tan sólo lo que sea de reconocida utilidad pública y a la convicción que abrigo de que el contrato que nos ocupa, es oneroso y muy superior a las fuerzas de la Nación; y que carece en lo absoluto de reciprocidad de ventajas y garantías que son condición indispensable de todo negocio.

Cuando se trató este asunto en segunda discusión, hice algunas observaciones que no han sido desvanecidas, por lo que vuelvo a reproducirlas ligeramente.

Dije entonces que el contrato carecía de todos los comprobantes y documentos que debían darnos a conocer la obra, su practicabilidad, su costo y la utilidad que debía reportar la Nación, cosas que, no bastaría que se digan, sino que consten de alguna manera.

Manifesté que existía entre la Nación y el Sr. Palau un contrato, y que no veía la conveniencia de renovar en condiciones más gravosas y hasta indignas de proponerse, por quien ha faltado por completo a los deberes que contrajo con la Nación. Hice presente que el Gobierno gestionaba contra el Sr. Palau, por que juraba que no estaban garantidos los intereses de la Nación,

y por último manifieste la contradicción en que caía el Senado, habiendo negado las proposiciones del Sindicato Francés, calificándolas hasta de injuriosas, para la Nación, por unanimidad, si tratara hoy de aceptar las del Sr. Pabon y Cleg.

El artículo que acaba de leerse empieza La Compañía. ¿General? pregunto yo - ¿la que representa el Sr. Cleg? La Nación necesita conocer como está constituida esta compañía y el capital con que la han suscrito los socios que la forman; pues indispensable es saber con quien se trata, y nosotros, al menos yo, lo ignoramos casi absolutamente.

El art. sigue: Construirá de su cuenta y con su capital el ferrocarril, materia de este contrato, y el Gobierno le garantiza el 6% sobre \$35.00 por cada kilómetro - En todo caso quise que la compañía lo constituirá con el capital que ha de proporcionarse mediante la garantía de la Nación. Permitáame expresar mis conveciones a este respecto; pues mucho se ha exagerado el Capital que, como suyo, gastará la empresa y se ha tratado de disminuir la garantía que va a prestar la Nación haciéndola aparecer como eventual y de poca fuerza, influyendo esto fuere que muchas personas se alucinasen, de buena fe.

He dicho que el Capital será el que la empresa adquirirá con la garantía de la Nación porque, una vez celebrado el contrato, autorizado y decretado, como ley de la República, la Compañía levantará un empréstito por el monto total de la garantía, expidiendo para vender en los mercados Europeos, Bonos o Vales afectos a este contrato, a esta garantía, viniendo por consiguiente a ser la Nación la deudora y pagadora de ese 6% que ha garantizado y que será el todo de dichos vales. De dicese de aquí, que el todo también de este contrato es la garantía expresada, con las cinco seguridades o hipotecas que exigen los

Señores empresarios; y que, en último resultado, es la estación la que de un modo indirecto, pero proporcionará el capital; pues que si lo tomara en su nombre y con la responsabilidad de ella. Siendo esto así, qué razón hay para que paguemos más del doble?

Con lo que tampoco se puede convenir es con el tiempo excesivo de 7.5 años que durará la garantía. Para ponerlo de manifiesto, me será permitido leer lo que a este respecto dicen las contrataciones celebradas en Chile. He tomado como tipo a Chile, porque, si hemos aceptado sus Códigos Civil y de Minería, nada más razonable que servirnos de su experiencia en la materia que nos ocupa. (Aquí los artículos 6.º y 7.º de un contrato Chileno). Como se ve, no solamente se determina el valor kilométrico, sino el tiempo por el que puede darse la garantía que en ninguna de las contrataciones excede de veinte, o no de treinta mil pesos el kilómetro en caminos que montan la cordillera. ¿Por qué, pues, no celebramos nuestros contratos como Chile ha celebrado los suyos.

\$ 35.000 por kilómetro! Hagamos en buena hora sacrificios, ya que tanto deseo se muestra de hacer este ferrocarril; pero sacrificios posibles no imposibles. Este precio kilométrico solo sería aceptable, siempre que se cobrase igual suma desde Santo Domingo hasta Quito; pues de Pátria al primero de los lugares expresados, cada kilómetro costaría mucho menos como puede probarse teniendo en cuenta lo que costaron los 46 kilómetros, 600 y más metros que mandó construir el probo e Ilustre Magistrado Sr. Don Gabriel García Moreno y sin acudir a estas contrataciones y los veinte y tantos construidos por el Graf. Don Ignacio de Veintimilla; costo que no excedió de \$ 14.000, como consta de las Memorias respectivas de Hacienda; siendo de notarse que en el valor de los 46 kilómetros construidos en tiempo del Sr. García Moreno, están cargados ciento y tantos mil pesos gastados de Chuimbo a Sibambe, una considerable

240  
viable cantidad de material de construcción, para seguir la obra, las dragas, el telégrafo, el material rodante de explotación, etc. y siendo además de advertirse, que el precio de todos los elementos de construcción ha bajado, desde entonces, mas del 40%. Si pues, a las condiciones topográficas de Bahía de Santo Domingo son análogas a las de Jaguachi a Chinto, es claro que el ferrocarril Central, en esa parte no costará mas de \$14.000, y que hacemos un sacrificio al pagar 35.000.

Hay algo mas que observar. Los 330 kilómetros que se calculan para la garantía, exigen una subvención de \$693.000; y si con los 115.000 de puestas por el Sr. Palao y con los 10 u 80.000 que producirán anualmente las Aduanas de Manabí & Guayaquil. Los seiscientos y tantos mil, saldrán, pues de las rentas de la Nación, ya que, aquello de que el ferrocarril producirá lo necesario, es ilusión que se desvanece al topar con la experiencia, cuando tratándose de ferrocarriles que sirven en comunicación centros respetables de población, industria y comercio. Quien sabe cuando pueda producir el que proyectamos ni los gastos de construcción y explotación desde que nada hay preparado en esta los que para darle vida al ferrocarril. ¿Podrá, pues, la Nación hacer este servicio sin comprometer sus mas urgentes necesidades de existencia? Hoy como nunca, estamos obligados a satisfacer nuestra deuda externa e interna, y esta obligación unida a la que tendremos de atender a la obra del ferrocarril del Sur que si se efectúa el Central, si efectuará tambien, exigirá una subvención superior a la tercera parte de nuestras rentas, lo que es unido inaceptable.

El precio kilométrico del resto hasta la Capital se fijará entre el Gobierno y la Compañía. Esta segunda sección será materia de otro contrato cuyo precio no es menor y cuyas condiciones no sabemos si podrán o no ser aceptadas.

das. Esto no puede ser, pues ninguno puede reportar a la Nación de un ferrocarril tan bueno como el de Chimbo a Guayaquil y peor todavía porque para llegar a Chimbo tenemos camino y poblado; pero para ir a Santo Domingo y Huancabamba por el que construyó la Nación y que habiendo costado mas de 5.96.000, ya no existe absolutamente; o por el que nos hace entrecer en su especie de informe el Sr. Director de Obras Públicas a cuyo juicio es muy acertado un camino de herradura de Quito a Santo Domingo, mientras que de este lugar a Chonos solo es practicable un ferrocarril a consecuencia de la propiedad del terreno regatón. Se trata de darnos lo que ya tenemos y nos es inútil, dejándonos siempre sin salvar la cordillera y con la misma dificultad que deseamos vencer y para estos ferrocarriles de ninguna necesidad y utilidad reconocidas, contratos ruinosos.

Suplico a los H. H. Senadores que son abogados, se fijen en este contrato y prevengan la necesidad de desaparecer este farrago de condiciones que lo confundirán todo mas tarde."

El H. Chaves: "Todo lo contrario de lo que ha pasado con el H. Sr. Perra, ha pasado conmigo; soy partidario entusiasta del ferrocarril del Centro, porque no solo veo utilidades de adelanto para Piñincha y Manabí, sino para todas las provincias; porque, la riqueza y progreso de las unas no vienen en menoscabo de las otras, sino que se dan apoyo, resultando de esto el bienestar general. Si el extenso territorio que hay entre Santo Domingo y Pádua, es decir, como se ha dicho; es inhabitable en gran parte, pero esto es diferente. Ese territorio tiene bosques dilatados de preciosas y variadas maderas de construcción y minas auríferas y terrenos fércos que, la industria brotarán a abundancia, tesoros y riquezas. Soy hoy de una de las provincias que menos gana con el ferrocarril Central; pero antes que todo soy representante de la Nación y mi deber es consultar

244  
los intereses generales, y hoy apoyar con mi humilde voto la realización de una obra que significa progreso."

Después de un momento de silencio el Sr. Poma dijo: "Nadie ha visto con más desagrado que yo la primitiva propuesta para la construcción del ferrocarril de Occidente que ha dado en llamarse Central, sin duda por que se dirige a la Capital de la República; y las razones que he tenido para no inclinarme a dicha propuesta son de una claridad incontestable. De una parte he considerado que eran gravosas a la Nación las condiciones fijadas por la Nueva Compañía, de otra he tenido la convicción de que un ferrocarril entre Bahía de Parícutz y la Capital es de interés secundario para la República, si se trata de atenderse a las impetuosas necesidades de las demás provincias que poco o nada aprovecharían de aquella vía. Pero como el Sr. Poma me nombró para individuo de la Comisión que en el Ministerio de Obras Públicas debía entenderse con el empresario, y como en esa Junta a la cual concurre tiene la complacencia de ver que el Sr. Poma, animado de un espíritu de conciliación, admitía varias de nuestras reformas, mi opinión ha cambiado sustancialmente cuanto a las bases del negocio propuesto, que ya me parecen discutibles; pero se mantiene firme en la segunda causal, que me hace no tener por la obra de este ferrocarril la patriótica ilusión que muchos han llegado ya a formarse hasta creer que será un imperio inagotable de riqueza. En tratándose de una gran obra nacional es preferible que yo ceda un tanto de la convicción que he expresado, en vez de opinar mi voto negativo a propuestas que estimo discutibles y en su mayor parte aceptables. Mi objeto principal al terciar en el debate del art. 1.º y de los subsiguientes, es asegurar los intereses de la Nación contra posibles eventualidades. Si la Compañía, como lo espero, cumple honradamente el contrato, digna será de la recom-

prensa que se le acuerda y de la gratitud del país; pero si no lo cumple, es preciso que el Estado no sea expuesto sus intereses, por descuido o incorrección en los términos de lo estipulado. Aquí me considero como el representante de la Nación.

El artículo que se discute ofrece algunos inconvenientes, ya porque fija la equivalencia de la moneda nacional en libras esterlinas con el cambio del 25%, equivalencia que parece expresar la condición de que nuestra moneda nacional ha de seguir las fluctuaciones del cambio, cuando no es esta la mente de los contratantes; ya porque señala como principio del pago de intereses una sección concluida de 150 kilómetros, siendo así que esta no serviría al tráfico público sino terminarse en una población cualquiera; ya en fin porque se han omitido las condiciones resolutorias y aquellas obras en que el pago de la garantía debe cesar para la Nación. Consultando pues lo acordado en la Junta que tuvimos en el Ministerio de Obras Públicas y la claridad que exige un negocio de tanta trascendencia como el presente, he redactado en términos mas precisos el artículo 9º y lo propongo como modificación del proyecto primitivo, no dudando que el empresario admitirá las reformas que se hacen, bien persuadido él de que el mejor contrato es aquel que armoniza los intereses recíprocos y las seguridades de los contratantes.

En consecuencia, con apoyo del Ho. Vicepresidente, propongo que el artº 9º se sustituya con el siguiente: "Artº 9º. La Compañía constaura por su cuenta y con su capital el ferrocarril materia de este contrato, y el Gobierno solo le garantiza el interés del 6% sobre \$3.35000 por cada kilómetro en la extensión de Babia al pueblo de Santo Domingo de los Colorados, comprendiéndose en dicha garantía todos los trabajos de ingeniería, muelle, material fijo y rodante y los demás que constituyen las obligaciones de la Compañía. Esta garantía no comienza ni puede por tanto,

240  
ser obligatoria, sino desde que se entreguen al uso público 150 kilómetros de ferrocarril de Bahía, ni comenzará el pago de intereses antes de que llegue al pueblo de Santo Domingo de los Colorados; pues es convenido que durante el trabajo de esta sección de 150 kilómetros de ferrocarril, el capital empleado por la C<sup>a</sup> no produce ningún interés. Queda también estipulado que el referido interés es para el caso únicamente de que no lo satisfaga la explotación del ferrocarril en todo o en parte.

El precio kilométrico del resto del ferrocarril desde Santo Domingo a Quito se fijará de común acuerdo entre el Gobierno y la Comp<sup>a</sup> conforme a los estudios detallados, ejecutados y examinados, quedando fijo el cambio del 25%, y en caso de desacuerdo se decidirá por árbitros conforme al art. 26. Estos estudios deberán estar concluidos y entregados al Excmo Gobierno seis meses antes de que se concluyan los doscientos kilómetros indicados.

Si el ferrocarril produjere en su explotación un valor mayor del interés garantizado por el Gobierno, el exeso será divisible entre el Gobierno y la Comp<sup>a</sup>.

La garantía del 6% de que se habla en el presente artículo cesará en lo absoluto para el Gobierno.

- 1.º Si la compañía falta a cualquiera de sus obligaciones.
- 2.º Si la Comp<sup>a</sup> no continuara el ferrocarril de Santo Domingo de los Colorados a la Capital de la República inmediatamente después de terminada la 1.ª sección de Bahía al expresado Santo Domingo de los Colorados o si no lo concluyere en el tiempo fijado en este contrato.
- 3.º Si la Comp<sup>a</sup> no conservare en perfecto estado el ferrocarril, y además en constante uso público.
- 4.º 50 años después de la fecha en que el ferrocarril debe estar concluido y entregado en su

totalidad al servicio público; y  
 5.º Si la Compañía suspendiere los trabajos de construcción, o no cumpliera con lo estipulado en el art.º 3.º de este contrato, siempre que la suspensión de los trabajos en cualquier tiempo fuere ocasionada por falta ó negligencia de la Compañía. Habiendo se bien determinada la obligación hasta Santo Domingo, se entenderá como suspensión para el resto del camino si no se trabaja anualmente la 6.ª parte de toda la obra restante hasta la Capital.

El H. Chanco; dijo: "El H. Madrid ha analizado palabra por palabra el art.º 9.º del proyecto, y voy á contestarle de la misma manera. Dijo que no sabía quienes formaban la Compañía, sus probabilidades y capitales. Antes de hacer el Ministerio el contrato, adquirió los datos necesarios acerca de las Casas que formaban la Compañía, y obtuvo los más satisfactorios informes del Excmo. Soc. Presidente de la República, y del H. Soc. Ministro de la Inglaterra ante quien fueron también examinados y legalizados los poderes y otros documentos que acreditan la formación de la Compañía, sus Capitales y otros requisitos de honorabilidad. Luego la Compañía existe y es compuesta de respetabilísimas Casas de Europa. Las mismas dificultades que ha opuesto deben darnos la medida de que quien llevar á cabo la obra porque si se propusieran solo garantía pasajera y engañarnos, contentándose con lo que pudieran conseguir de pronto, pero les importaría poco y condiciones, por todo hubieran pasado, porque nada se proponían cumplir."

Se dijo que el Capital con que iba á constuirse el ferrocarril no era de la Compañía sino de la Nación, porque era con su garantía que iba á conseguirse el dinero. Sería Capital del Estado si este lo erogara de sus arcas; pero si lo único que hace es garantizar un interés por la suma que se invierte y nunca por el Capital, mal puede llamarse este de la Nación, siendo como es de quienes van á invertir

en la obra sin siquiera cobrar interés sino de  
pues de tres años y de más de ciento cincuenta  
kilómetros de ferrocarril, entregados al tráfico.  
Si el Tesoro no eroga un solo centavo para  
la construcción de la vía, si son los em-  
presarios los que gastarán su importe, si el  
Estado solo garantiza un interés fijo y por  
tiempo irrevocable, mal puede decirse, pues  
que el ferrocarril, va hacerse con los mismos  
dineros de la Nación.

Se nos presenta a Chile, como ejemplo  
que debemos seguir, ya que hemos adoptado  
algunos de sus Códigos y nos es patente el  
estado lisonjero en que se encuentra. Ciento  
que entre los pueblos de América del Sur,  
ninguno mejor para ser imitado que el Chi-  
leño, por el orden que ha cimentado la paz,  
por la industria que ha asegurado el pro-  
greso, por la justicia que ha acimatado las  
más hermosas instituciones y por el valor,  
que le ha enriquecido de gloria; pero las con-  
diciones varían, y por mucho que queramos  
imitar, podemos hacerlo solo a medida de  
nuestras fuerzas y circunstancias, porque  
todo es relativo en la existencia y es impro-  
sible leyes y condiciones absolutas en pueblo  
e individuos. Chile posee crédito, rentas, em-  
presas, industrias desarrolladas, medio de  
todo género; nosotros carecemos de todo y la  
consecuencia de los primeros elementos tienen  
que costarnos el doble; y si Chile ha paga-  
do \$ 30.000 por cada kilómetro de su ferro-  
carril trasandino, no es extraño que nosotros  
pagemos \$ 35.000, por lo mismo que la Com-  
pañía tendrá que emitir Bonos y que las  
condiciones para su colocación no son, por  
ahor, muy envidiables en Europa.

Si imitamos a Chile, busquemos el tra-  
bajo, implantemos industrias, hagamos ferro-  
carriles que den salida a nuestros valiosos  
productos agrícolas, así cambiaremos de  
econía, nuestras economías no serán las cas-

por de batalla, donde para buscar un medio miserable, bajo banderolas de principios muertos, vamos a derramar la sangre del hermano; serán el pacífico palenque de la industria donde el trabajo diga coronas de laureles sin sangre y cinda con ellas la frente del más honrado, del más industrial, del que más hace por el bien entendido nombre de la patria.

No queremos que el Ecuador siga como pobre indigena que arrojada de un lado marcho esta sentada impasiblemente en la cresta de las montañas, viendo pasar á sus hermanas ricas y orgullosas en los brazos del progreso.

No tengamos el fatalismo de los Chasquetanos que agorados del turbante dejan escapar la vida sin sumir, respetando los incorrutibles fallos del destino, como si este pudiera existir en un siglo de movimiento, de luz, de electricidad, en que todo palpita, en que todo vive, en que nada descansa, en que nadie se queda y caminan tras el progreso. Que nuestra Patria rompa las ligaduras, que suenda la dinamic, que rescale las cumbres desde donde ha de distinguir nueva aurora y ha de encontrar fortuna, bienestar y nombre.

Se pone como obstáculo para la construcción del ferrocarril, la falta de arreglo de nuestra deuda externa; pero es, Señor, como si para curarlo ordenáramos á un paralítico que se levante si mismo le hemos de curar, porque su mal consiste precisamente en la falta de movimiento; y si queremos cambiar de situación y adquirir riqueza sin mejorar la industria, sin abrir salida á nuestros productos, sin dar valor á nuestros frutos y terrenos, mal podemos pensar en pagar ingentes deudas y rehabilitar el crédito.

¿Que Región más rica que la de Oriente? Rios caudalosos, bosques dilatados, climas variadísimos, minas de oro á cada paso, lagos por todas partes, y productos desconocidos en otros países. ¿De que nos aproximamos tan

ta hermosura, tanta variedad, tanta riqueza.  
Quien arrostra las penalidades del dilatado  
viaje, quien rompe el antemural de la cordi-  
llera para admirarlas. El Ecuador es el  
Oriente del mundo; pero quien que no sea al-  
gún martir de la ciencia y escentrico turis-  
ta arrostrará peligros por solo admirar nues-  
tros montes coronados de fuego, nuestras cas-  
cadas coronadas de perlas, nuestro Oriente  
cuajado de estrellas, nuestra naturaleza exhuber-  
ante de todo.

Hagamos caminos, y nuestra Patria toma-  
rá el puesto que le corresponde entre los pue-  
blos; hagamos el ferrocarril del Centro, y Qui-  
to, por la suavidad de su clima, por la her-  
mosura de su cielo, por las dotes de sus hijos,  
llegará a ser, no solo una de las primeras  
ciudades de América, sino una de las primeras  
del Globo.

Pero no se crea que porque somos poseedores  
de tantos dones no explotados, han de venir in-  
dividuos ni sociedades, a regalarnos capitales y ferro-  
carriles; por mucho que sea el entusiasmo artis-  
tico que les despertemos, lo que les guía es el de-  
seo del negocio, el espíritu mercantilista del si-  
glo; y si no hallan provechos no vendrán hasta  
nosotros. Creen algunos que el patriotismo con-  
siste en escatimar toda ganancia para los contra-  
tistas, como si fuera posible adquirir algo de  
mejante a título gratuito sin que haya utili-  
dad para ambas partes y sin provecho común  
para ambas. Busquemos lo más conveniente pa-  
ra el país; pero no rechazemos las compensacio-  
nes del bien que deseamos, porque no hay bien  
que no tenga precio, y hay bienes para cuya  
adquisición se emplean grandes sacrificios.

Se pinta, como si la garantía implicara  
se el pago del interés por todo el tiempo este-  
pulado, como si durante 75 años el ferrocarril  
no había de producir rendimiento alguno y la  
Nación ha de verse condenada desde el pri-  
mero hasta el último día del contrato a pa-

gar el 6% de interés, sin compensaciones ni utilidades de ningún género; de modo que deban faltar solo con nosotros las leyes físicas y naturales, todas las leyes del progreso y la civilización. Recordemos lo que eran los E. C. N. N. hace un siglo, el modo como han brotado en ese bendito país, ciudades y riquezas en virtud de los ferrocarriles; y para no buscar ejemplos extraños y desterrar el pesimismo, preguntemos lo que era el Cantón Jaguachi, antes de que se construyera el ferrocarril del Sur, y hoy halláramos ingenios y propiedades que representen tan muchos miles y tantos millones de valor, producidos por las facilidades que ha adquirido el Comercio con el Teren; y esto que es una línea corta, mala y casi en embrión. ¿Y no hemos de esperar mejores resultados de la que, va a poner en comunicación dos provincias grandes ricas, feraces y pobladas?

El H. Baamano se opone al ferrocarril del Centro, porque cree que la Nación no puede garantizar el interés sino de un ferrocarril y que por tanto solo se debe atender al del Sur. No entraré a analizar las ventajas de uno y otro, pero creo que el uno no excluye el otro y que pueden hacerse ambos. Para el uno están destinadas las sales, para el otro las Ceduanas de Manabí y se pide el rendimiento del tabaco que hasta hoy poco o nada ha producido al Tesoro y que, por tanto, es una nueva fuente de riqueza para el Estado, desconocida hasta hoy y que va a crearse con los Capitales y la iniciativa de la Compañía. ¿Porqué pues, desconfiamos de la posibilidad de hacer ambos ferrocarriles?

Se cree que la empresa abandonará la obra en Santo Domingo; pero esto es cerrar los ojos a la luz, porque si por lucro y para ganar emprenden la construcción del ferrocarril como la han de abandonar donde no lo producirá sino el interés del 6%, despreciando así la mayor garantía que va de rendir una vez concluida la línea. El corajón humano es

insaciable en sus esfuerzos y jamás y nunca  
apaga el negocio su sed de utilidades, ¿pro-  
ducimos creer que faltan también las leyes mo-  
rales solo porque es entre nosotros?

Solo el ferrocarril, traera la inmigración  
para poblar nuestros inmensos territorios, trae-  
ra trabajo para alimentar la paz, traera in-  
dustria para acumular riquezas; y con há-  
bitos de trabajo, saldremos del estado de pos-  
tución en que nos encontramos y podremos  
llamarnos felices."

El H. Madrid: Señor Presidente. Ha  
blando en rigor, no debería contentar al H.  
Ceballos, puesto que ni por financo he puesto en  
duda la honorabilidad de persona alguna deter-  
minada. Lo que he dicho es que era necesario  
que conocieramos las condiciones con que se ha con-  
stituido la sociedad y el capital, suscritos para po-  
der medir su fuerza de responsabilidad; porque  
los socios no responden sino por el capital suscri-  
to; y sin mengua de la honorabilidad de estos,  
las compañías se ponen en liquidación y quiebran.  
El jefe del Estado dice que envió al Sr. Calz  
yo deseaba conocer la escritura de asociación  
de los mandatarios del Señor Ceballos.

Se dice que la garantía no tendrá valor  
sino cuando se haya concluido el camino. Con-  
vengo en que así sea; pero esto no obsta en  
manera alguna á que el empréstito se sea-  
lice con la garantía de la Nación. Los  
Sres. empresarios saben esto mejor que yo,  
porque saben como se convienen estos nego-  
cios en Europa. Lo único que hay es que los  
intereses serán pagados por la Compañía, dos  
ó tres años, mientras se ejecuta la obra, y le  
lleque á la Nación el perdurable turno de  
satisfacerlos. Pero como estos intereses; el des-  
cuento con que se vendan los Bonos; las  
comisiones y gastos del empréstito; lo que  
quieren ganar los empresarios y socios de Bon-  
dres; y basta lo que necesitan percibir los pro-  
prietarios que presten su apoyo á la colocación

del empréstito, está calculado en el negocio y es pagado á la Nación, en ningun caso sufriran menoscabo los Chilo. empresarios.

He tomado á Chile para que lo imitemos en esto, por lo mismo que no estamos en sus condiciones ventajosas; porque si somos menos acaudalados y mas pobres que ellos, mayor motivo tenemos para seguir su ejemplo y ser mas cautelosos aun; para no comprometer lo poco que tenemos al no usar de la severa economia que corresponde á una Nación escasa de recursos.

Me opongo á los contratos porque no debemos aglomerar compromisos que impidieron cumplir los anteriores y mas sagrados que tenemos, no llevarian á la ruina. Ojalá mis opiniones sean erroneas y no nos recurra mas tarde como el Perú que á esta clase de contratos debe en gran parte su penosa situacion."

El Sr. Cordova (C. J.) "Excmo. Señor. Como que las Legislaturas de 1885 y 87 no han inmutalizado su nombre por haber sancionado los dos contratos ferroviarios que han fracasado"

El Sr. Fernandez Cordova (Int.): "Los falsos e inmerecidos conceptos que acababan de lanzarse, vienen indudablemente Excmo. Sr. de que se habla sin conocer absolutamente el rico y hermoso territorio Manabita y me expreso así, por que lejos, muy lejos de partir la linea ferrea que se discute de un deciento, para terminar en otro deciento, como acaba de asegurarse, parte, precisamente de una de las Bahias mas hermosas del mundo, de la risueña ciudad de Canques, para terminar en la culta y opulenta Capital de nuestra Republica; debiendo advertirse que, apenas haya recorrido 50 kilometros de extension habra atravesado, seguramente, el corazon de las muy ricas poblaciones de Tosagua, Calata, Canuto, y Chone, de Tosagua, Calata, Canuto y Chone, digo, Señor, que son las que constituyen y sostienen la opulencia de Manabi, toda vez que son ellas las que producen la mayor parte del caudal

caucho, tagua y mas artículos nobilísimos de exportación que ofrece Marabí, quincenalmente y en fuertes cantidades, al mercado Europeo. De Chone a Santo Domingo recorrerá las montañas mas ricas que encierra el territorio ecuatoriano; recorrerá digo bosques seculares e inmensos donde el hombre no necesita sino extender la mano para acumular pingües riquezas; pues que, en su suelo tan hermoso como privilegiado, se encuentra con profusión sorprendente, todo cuanto el hombre civilizado necesita para llamarse dichoso sobre la tierra. No hay hipérbole en asegurar, Señor, que el paso de la locomotora por esa zona de oro, disipará con la misma colorida nebulosa de su carrera material, el estado de marasmo, de frustración y de miseria en que nos encontramos; porque preciso es confesar, por doloroso y amargo que nos sea, que la ociosidad en que vivimos, que la falta de ocupación y de proveer para nuestras ansias, es la causa eficiente de la espantosa estadística criminal que lamentamos en la costa; es preciso confesar, Señor, que la falta de ocupación y de proveer es la caja de Pandora que infesta el país, y que las líneas de fierro son las líneas que, trayéndonos luz y pan, ~~aliviarán~~ <sup>estirarán</sup> en nuestro suelo la paz y el orden, junto con el respeto a la vida, a la honra y a la propiedad agenas...

Observo con profunda sorpresa, que se califica, no solo con insistencia sino con acritud de excesivo el precio de 7.000 L. por kilómetro; y no encuentro razón que sostenga en pie tan pernicioso calificativo, desde que todos los ferrocarriles del mundo, así en Europa como en América, han costado, como término medio mas de 7.000 L. por kilómetro. Sin ir muy lejos, encontramos Señor, que todos los ferrocarriles de Sud América (hablo del término medio del costo de construcción) siempre han fragado más de la cifra que fide la compañía promotora.

¿ Y si esto ha pasado con México y la Argentina, con Chile y Costa Rica, con Venezuela y el Brasil, habrá razón para que el Ecuador concipte que pueda alcanzarlos a menos precio? ¿ Estamos por ventura condenados a arretar de pie y por siempre la vida de miserables por mientras no se nos ofrescan líneas de fierro, sin gratia ni un precio infimo e ilusorio?

Loa vehemencia con que deseo hacer plena en tan trascendental asunto, me impule a hablar dos palabras mas por los ilustrados y granes Señores Salazar y Cardenas. Pero antes de hacerlo quiero y debo rectificar un hervor clásico de historia contemporanea que ha laurado el Señor Don Cordova (C. J.) a quien me unen estrechas relaciones de sangre, y que lo ha laurado con solo el objeto de contradicirme. No fue la Legislatura pasada la que dejó de immortalizar su nombre, por solo el hecho de haber sancionado los dos contratos ferroviarios que han fracasado; fueron de la Legislatura, la de 85 y 85 respectivamente, las que tuvieron esa honra, Señor Presidente, ¿ Pero quien se hiesse la verdadera causa de esos senectos? Esa fue precisamente, Señor, porque en ese entonces pasaba por inexplicables desgracias, que aun pesa hoy día en memoria, y en la cabeza de algunos Legisladores de exigir la construcción de ferrocarriles que tras monten la enorme cordillera de los Andes, con las tres quimericas condiciones con que nuestros baratillos de Guayaquil ofrecen sus mercaderias al publico - "Buena, Bonita y Barata". Y es tan absurda y tan exagerada nuestra exigencia al respecto, que si los empresarios del Centro ofrecieran construir gratis dicha linea, no faltaria alguien que la rechazara, por temor de que ella entrara en servicio redistributivo. . . . Siendo esta una nueva razón para que yo me esfuerce cada dia mas en procurar líneas de fierro para mi Patria, sin parlar sinientes en nada.

Viniendo a lo principal y para murar por su base la oposicion que hace a los 50 mil de garantía, basta fijarme en las operaciones que dia a

230  
día, ejecuta el Banco Hipotecario de Guayaquil, con verdadero beneficio del país, para asegurar en que nada tiene de gravosa la proposición: en este establecimiento se paga tres veces el Capital con su interés mucho más fuerte, en el interés medio de veintuno ó veintidós años, y con unas suavidades y cláusulas sumamente fuertes. También la Compañía no exige sino el 6%, no cobra jamás el capital invertido y solo pide por el más del doble del tiempo que el pedido por el Banco Hipotecario. ¿Hay razón para poner el quito en el cielo y rechazar la cláusula que se discute? De otro lado es indudable que la construcción misma del ferrocarril, y solo ella, pagará seguramente el interés que se exige; pues el tráfico de la línea, el mayor valor de los terrenos que atraviesa el producto de los muelles que tiene de construir la empresa y mil más que traer consigo adelante de este género, durarán mucho más del 6%; fuese fuese conocido que el Ecuador, cuyas riquezas naturales no podemos negarlas, venga a constituir la única acepción en el mundo." —

El Sr. Montano dijo: "Fue la honra de formar parte de la Comisión a cuyo estudio se encargó el presente contrato y apoyé las modificaciones que se propusieron en el informe y me contentaré en ellas, porque fueron hijas del estudio y de la comparación en varios contratos celebrados por otras Naciones. No estaré, por lo tanto, ni por el artículo ni por la moción. Soy representante de la Nación y como tal miraré únicamente por los intereses generales. Las rentas públicas no alcanzan a garantizar más de un ferrocarril; y así, debemos optar por el que sea más beneficioso. Es indudable que el del Sur es mucho más provechoso que este y que atravesará por muchas provincias importantes que cuentan con grandes riquezas. Además debemos favorecer al que demande menores cuotas a la Nación; y si el ferrocarril de Guayaquil no

producirnos de un dos y medio por ciento, i en lo menos no recibirá este que cruzará por un ciento &. Mi voto será, pues negativo; sin que por esto pueda atribuírsele provincialismo, pues que el estado de prosperidad de Guayaquil se lo debe á sí mismo, por sus industrias y riquezas.

El Sr. Cárdenas reclamó el orden en la discusión y manifestó que una vez aprobado el primer artículo, no era del caso discurrir sobre si el ferrocarril era o no conveniente; que debía concretarse al punto de que se trataba para no perder el tiempo en razonamientos importunos.

El Sr. Salazar: "Cómo estará por la moción debo razonar mi voto. Al principio la Comisión tropesó con la dificultad de no poder fijar el precio de cada kilómetro, por falta de estadísticas previas que dieran á conocer el trayecto del ferrocarril. Después, estudiando los contratos celebrados por varias Naciones, encontramos que el precio medio era el de \$ 35.000, por lo cual en el informe que redijimos á esta cantidad, la que querían los contratistas. En cuanto al mayor precio que se pague por cada kilómetro desde Santa Domingo hasta Quito, pasó por el sentimiento de sorpresa de la Comisión porque es evidente que desde ese lugar la empresa tendrá que vencer dificultades mas grandes y el costo de cada kilómetro será superior. Por otra parte, no hay razón para alarmarse tanto al tomar en cuenta la cantidad que deberá satisfacer la Nación por intereses. Si en otras ocasiones ha invertido en obras públicas hasta \$ 10.000.000 en el año & porque hay, hemos de creer que le sea imposible erogarnos una suma mucho menor &. Debemos también tener presente que esta inversión será productiva ya que con el ferrocarril desarrollarán grandes industrias y aprovecharemos de las inmensas riquezas que contiene el territorio por donde cruzará el ferrocarril. Emplear una cantidad en esta obra equivale á sembrar para cosechar mas tarde productos tres veces mayores; y nada

mas justo que hacer algun sacrificio que me-  
jorara despues nuestro estado economico. Ademas  
mas de esto, esta obra no se opone de nin-  
gun modo al ferrocarril del Sur, el cual  
es ya absolutamente necesario, economico y pro-  
ductivamente considerado."

Entonces se repitio la lectura de la ma-  
nifestacion del Sr. Tena y cerrada la discusion se  
procedio a votar la propuesta de peticion del  
Sr. Chaves. La primera parte fue aprobada.

Al discutirse la segunda, el Sr. Cardenas  
manifesto que habia una gran diferencia entre  
causar interes y satisfacerlo; que el Sr. Tena  
habia asistido a las conferencias tenidas con  
el empresario en el Ministerio de Obras pibli-  
cas y que alli habian convenido en que la Com-  
pania no recibiria suma alguna de dinero  
hasta que estuvieran construidos 150 kilometros,  
pero que ahora se queria aumentar esta dis-  
tancia, aumento con el que no se convenia  
de ningun modo el contratista."

El Sr. Tena replico que el habia crei-  
do que 150 kilometros era la distancia entre  
Bahia y Santo Domingo, pero que siendo ma-  
yor debia aumentarse porque el ferrocarril de-  
bia unir siquiera dos pueblos, y no obligar a  
la Nacion a pagar intereses por un trecho de  
ferrocarril que terminara en el desierto.

Pedida la votacion fue negada la se-  
gunda parte e inmediatamente se levanto la  
sesion a las cuatro y tres cuartos de la tarde.

El Presidente  
P. J. Snygarabara

El Secretario  
A. Aguirre