

# Sesión del 20 de agosto

Instalóse con asistencia de los H. H. Presidente, Vicepresidente, Acosta, Carbo, Caamaño, Cárdenas, Córdoba (C. J.) Chaves, Chiriboga, Espinosa, Echeverría Llana, Fernández Córdoba, Antón, Guerrero, Jaramilla, Montañel, Madrid, Moscoso, Paz, Peña, Piedra, Quintero, Salazar, Viteri, y Veintemilla.

Aprobada el acta de la sesión anterior, pasó a 3<sup>a</sup> discusión el proyecto de decreto que establece el estanco del tabaco.

Se aprobaron las bases para la construcción de un ferrocarril entre Puerto Bolívar y la Ciudad de Guayaquil con las modificaciones constantes de las siguientes proposiciones de los H. H. Guerrero, Chaves, Vicepresidente, y Piedra que en la cláusula 1<sup>a</sup>, en vez de la palabra "gratuitamente", se pongan estas otras: "como parte del pago de intereses"; y que se añada a la citada cláusula este inciso: "Los terrenos adjudicados a la empresa no se pondrán en venta sino después de dos años de que el ferrocarril se halle en Guayaquil (a) El H. Madrid

Que al art. 8<sup>o</sup> se agregue el siguiente inciso: "se entiende que no se entregaran a la empresa los productos destinados al servicio, sino cuando la línea se encuentre en el punto denominado "Turquilla"; y que no afecta esta concesión al 10% adicional, destinado al servicio de la deuda externa.

Se aprobaron también los demás artículos del referido proyecto sin modificación alguna.

Consecuente se leyó un oficio del Ministerio de H. C. con el que se había remitido sancionado el proyecto que señala los fondos para completar el pago de los \$10,000, asignados por la Legislatura de 1888 a la construcción de la

meras de la Caridad.

Después, un oficio de la H. Cámara Legislativa en el que se comunicaba que con la Cámara se había conformado con la insistencia del H. Senado acerca del proyecto, que indulta a los individuos comprendidos en los sucesos de los días 24 y 25 de enero de 1888, acaecidos en la Ciudad de Guayaquil.

Entonces el H. Peña pidió que constase en el acta su protesta al mencionado proyecto, por ser contrario al art. 37 de la Constitución. Los H. Carbó y Quevedo pidieron también que constase en sus votos negativos al mismo proyecto.

El H. Senado tuvo por bien conformarse con las modificaciones hechas por la H. Cámara de Diputados al convenio celebrado entre el Gobierno del Ecuador y el Representante del Consejo de Tenedores de Bonos para la conversión y amortización de la deuda externa.

También se conformó con la objeción del P. C. al inciso 2º del art. 5º del proyecto para la construcción del ferrocarril central, sustituyendo, en consecuencia, y previa discusión, al mencionado inciso este otro, en conformidad con lo solicitado por el contratista a S. C. el P. C.: El valor de cada Kilómetro de Santo Domingo a Quito, será el de su costo real y bien averiguado después de su construcción. Si ese valor fuere en todos los Kilómetros de \$/58,000 o más, los \$/58,000 serán el máximo de precio que se deba reconocer por cada uno de ellos. Si algunos Kilómetros, cuestan menos de esa cantidad, o la misma, y otros cuestan una cantidad mayor, se fijará de acuerdo entre el G. N. y la Compañía un término medio uniforme

de vator para todos los kilómetros de Santo Domingo a Quito, con tal que en ningún caso el medio no fuese en ningún caso de las dichas \$58,000, o su equivalente, convenido por \$9,280 al cambio fijo de 25% estipulado en las demás cláusulas de este Contrato.

Esta H. Cámara aceptó la negativa de la H. Cámara de Diputados referente al 8º del artº 6º y al artº 7º del proyecto reformatorio de la Ley de Instrucción Pública en lo que se insistió en que se conservase el artículo 14º.

Por ser avanzada la hora, se levantó la sesión.

El Presidente  
P. H. Lizarraburu

El Secretario  
A. E. Navarro

(a) El H. Madrid. Al discutir las bases del contrato para el ferrocarril entre el Puerto Bolívar y la Ciudad de Terequeno. dijo: Soy ya tres ferrocarriles, un camino de herradura y la conversión de la deuda externa: todos estos contratos si cual mas ruinosos, exigen un servicio de dinero, que bien puede calcularse en las dos terceras partes de todas las rentas que tiene la Nación. No me cansaré de repetir, que soy partidario de las vias ferreas, que reconozco sus ventajas, y la necesidad que tenemos de ellas; lo que no puedo reconocer es que se adquirieran con malos contratos, y con compromisos superiores a las fuerzas del país. Todos deseamos mucho pero no tratamos de adquirir sino lo que nuestras facultades nos permitan. La nación hoy mismo llena sus necesidades con préstamos, cuando tenga que cumplir los compromisos que se le han impuesto, ¿cómo se verá si; es en

depreció el valor de la deuda externa  
consecuencia de haberse disminuido

los ferrocarriles los que la saquen de apuros &

Me opongo á la novación del contrato primitivo celebrado con el Señor Davila, porque según él, la Nación estaba obligada á una subvención de 40,000 pesos anuales, que hoy se pretende cambiar nada menos que con 6% de garantía sobre \$5.400,000 lo que exige un servicio de \$324,000 por año. Para cubrirlos se ceden expresamente los productos de la Aduana y Muelles del Puerto Bolívar, que debemos calcularlos por lo menos en la cuarta parte de las que produce la Aduana de Guayaquil, porque todos los artículos que se importan por esta, para el consumo de las provincias del Tuxay, Canari, el Oro y los pueblos ricos de Machala y Santa Rosa se importan por el de Bolívar, con menudeo de la Aduana de Guayaquil.

Se dice que nada exigen los empresarios, como si nada significaran la garantía de la Nación y lo que es mas todavía la hipoteca de los Muelles y Aduana del Puerto Bolívar, cosa que solo de nosotros puede pretenderse porque ninguna Nación da otra cosa para estos contratos que su garantía por los intereses del capital conforme á los intereses que se piden que no exceden de veinte años, tomando á su vez seguridades, y para caminos de reconocida necesidad y utilidad. Los empresarios á más de proponernos una novación del contrato primitivo, aseguran con hipotecas la consecución de un empréstito que pesará sobre la Nación, y pondrá en sus manos todo el valor de la obra y nada exigen! Esto no puede ser, al menos yo no comprendo como puedan aprobarse estos contratos, con los que sacrificamos el porvenir sin ningún miramiento.

Me alegro que el Sr. Señor Salazar haga recuados de la oposición, que al principio

35  
de sus obras se le tracia al Hasto Don  
Gabriel Garcia Moreno. Pero yo no trato de  
oponerme, a ninguna obra, bien que la  
deseo, a lo que me opongo, es a la manera  
ruinosa de contratarlos. El Sr. Garcia Mo-  
reno hizo cuanto tenemos, cuanto esta pre-  
sionando su patriotismo, con su buena ad-  
ministracion de la Hacienda publica, con  
su economia, con su interes y actividad,  
y con los recursos propios del pais, jamas  
acepto esta clase de contratos, antes bien  
los califico, aceptables tan solo por la de-  
mencia o mala fe. De entonces a hoy, de  
pena observar la marcha de la Nacion, si  
a ese verdadero patriota, no lo hubieran vic-  
timado, al menos sabria la conviccion que  
el ferrocarril habria estado en esta Capital  
y quiza, en la de la provincia del Tungurahua  
sin estas ruinosas renovaciones de contrato.  
Por las razones expuestas fiado que consiste en  
el acta mi voto negativo.