

Sesión del 9 de Noviembre de 1898.

Primera hora.

Presidencia del Sr. Fajardo.

Concurrieron los Sr. H. H. Vicepresidente, Arivalo, Artiaga, Barrero, Borja J. M., Borja P. M., Calero, Carbo, Cuerva, Quiroga, Diaz, Egas, Landerero, Espinosa, Fernandez, Inturza, Lavea, Martinez, Ojeda, Palacios, Penabazera M., Penabazera J. M., Pozo, Zubia, Valarezo, Valdez y el infrascripto Secretario.

Se dio lectura a un oficio del Sr. Ministro de Instrucción Pública, quien sometió a la consideración del actual Congreso el Decreto por el cual se habilita al Instituto Agronómico de Montevideo para conferir grados académicos. En consecuencia, se pasó en consideración de la H. Cámara la modificación y adición siguientes, propuestas por el Senado en el Oct. 2º: Los grados que en dicho Instituto puede conferir son los de agrónomos, veterinarios y topógrafos, pudiendo optar a ellos los estudiantes que hubiesen cursado las materias respectivas, según el Programa Oficial, aprobado por el Consejo General de Instrucción Pública, el 23 de Diciembre de 1893. Asimismo podrá conferir el título de agricultor, si los Sres. Fundadores tuvieran a bien establecer la enseñanza práctica de este ramo, conformándose, también, en esto con el Programa Oficial.

La Cámara tuvo por bien aceptarla. Por ser avanzada la hora, se suspendió la sesión para continuarse a la una de la tarde.

Segunda hora.

Presididos por el Sr. Fajardo, concurrieron los Sr. H. H. Vicepresidente, Arivalo, Artiaga, Barrero, Borja J. M., Borja P. M., Calero, Cuerva, Quiroga, Diaz, Egas, Landerero, Espinosa, Fernandez, Inturza, Lavea, Martinez, Ojeda, Palacios, Penabazera M., Penabazera J. M., Pozo,

Subia, Calaveras, Valdez y el infrascripto Secretario.

Se ordenó aunar recibos de un oficio del Sr. Ministro de Hacienda, quien devuelve sancionado por el Poder Ejecutivo, el Decreto por el que se exonera de todos los derechos de importación a las máquinas y maquinarias destinadas a las industrias agrícola y fabril, así como al algodón en bruto ó desmenado.

Continuando la tercera discusión de las bases adicionales al Contrato del Ferrocarril Interandino, se dió lectura a la 10ª y el Sr. Egoz, después de pedir que la discusión de dicha base fuese por partes, continuó: Tanto en la base que acaba de leerse como en el artículo del contrato primitivo, en el primero la palabra *stock* cuyo significado nos es de todo en todo desconocido, y conviene, por lo mismo, aclararlo poniéndolo en castellano para saber hasta donde llegan los derechos y obligaciones de las partes contratantes. Estamos actualmente discutiendo las bases de un nuevo contrato que llegará a ser ley de la República, y toda ley debe ser redactada en castellano. Por lo pronto pido que se dé lectura al oficio dirigido por el Sr. Ministro de Obras Públicas a nuestro Representante en Washington, avisándole que ha sido suprimido del Contrato primitivo el *stock* y que solo por equivocación se había incluido en el contrato.

Leyóse dicho oficio constante en el No 450 del Registro Oficial de 1897.

Terminada la lectura, el Sr. Egoz pidió que la Comisión explicase el significado de *stock*.

El Sr. Arriola: Según la acepción mercantil *stock* significa: capital, caudal, principal, fondo, conjunto de acciones; y es en este sentido que la ha empleado la Comisión.

El Sr. Egoz: Como acaba de verse por el oficio que ha leído el Sr. Secretario, el Sr. Harman convino en que se elimine el *stock* preferido, y no hay razón para hacerlo revivir; si en el futuro apoya base movión para que se elimine.

El Sr. Pinaberrera A.: El Sr. Dr. Arriola no ha hecho otra cosa que leer las diversas acepciones de la palabra *stock* y valiéndose hoy para esto del Diccionario; pero no nos ha explicado el

2.

significado especial que en el presente Contrato corresponde a dicha palabra, y significado que la Comisión debió tenerlo muy sabido; siendo así que esta emplea dicha palabra *stok* en muchas de las cláusulas de la reforma. Si *stok* ha de entenderse de la manera que hoy lo expresa el H. Dr. Arivalo, tendríamos que se debe llamar *stok* el dividendo, capital, caudal de las acciones principales que se emiten; y en rigor de verdad no es cierto que la Compañía ha reservado esta palabra para explicar con ella una especial emisión de las acciones principales: la Compañía ha reservado esta palabra para explicar con ella una especial emisión que es hecho de verdad, el Dr. Arivalo no nos ha explicado: Ya he dicho otras veces, y vuelvo a repetir, para que renuncie el asentimiento de la voluntad en tratándose de un contrato, menester es que se concorra con claridad aquella sobre que recae el consentimiento; y puesto que a lo menos, por lo que á mi conocimiento no soy entendido en orden al término comercial de la palabra *stok*, juzgo más conveniente que se emplee en el contrato la frase en castellano que signifique la idea del *stok*, pues no nos debemos dejar llevar del incentivo de adoptar una palabra extranjera cuyo significado no lo comprendemos perfectamente bien en el presente contrato y cuando, valga una verdad, si siquiera es armoniosa.

El H. Pinaburera D. N. B.: El Código de Enjuiciamientos en su Art.º 159 dice que toda escritura pública debe redactarse en idioma castellano y en el 173 se lee: "Es prohibido en los instrumentos el uso de cifras y caracteres desconocidos: la ley exige un idioma claro y comprensible, y es necesario substituir la palabra *stok* con una palabra ó frase castellana para evitar dudas en lo sucesivo."

El H. Arivalo: En español no existe una palabra que corresponda exactamente al significado de *stok*: ésta significa caudal, capital, fondo etc. Cuando un idioma no posee una palabra que equivalga á otra extranjera, es lícito usar una expresión neológica, y esto acontece con la palabra *stok*, cuyo sentido se comprende por el contexto del período; que estos neologismos son aceptables en gracia de la propiedad, no hay para qué decirlo: así tenemos la voz

presupuestar que también es neológica, y sin embargo se acepta en el idioma castellano sin ninguna dificultad.

Las disposiciones del Código de Enjuiciamientos citadas por el H. Ven. Sr. D. M. no son aplicables al presente caso; pues ellas prohíben la redacción total de una escritura en idioma extranjero; y en el presente caso sólo se usa una palabra extranjera. Sin embargo, si esta palabra no satisface a los H. H. Diputados, la Comisión no tiene inconveniente en aceptar cualquiera expresión castellana que indique la propia idea con perfección. El mismo H. Senador Don Luis E. Borja, en su voto salvado, no ha dejado de emplear la palabra *stok* por ser la que manifiesta con propiedad el espíritu del contrato.

El H. Borja D. M.: No se ha contestado hasta hoy la dificultad y repete que la Comisión no ha tenido conocimiento de lo que ha suscrito: antes de consultar el diccionario debió saber la Comisión cuál era el significado propio de la palabra *stok*: en este caso, lo que significa es número de acciones; el riquísimo idioma castellano no podía carecer de la expresión que reemplaza la palabra *stok*.

Antes de entrar de lleno en la cuestión, pido que se lea el Mensaje dirigido por el Presidente de la República a la Asamblea Nacional el 10 de Junio de 1897.

Se leyó el documento pedido.

Luego el H. Borja continuó: Al discutirse en el Congreso Ordinario el asunto relativo al Contrato del Ferrocarril, se tomaron en cuenta varios documentos y entre ellos los que acabaron de leerse, que contienen la autorizada palabra del Presidente de la República y su Ministro Secretario en el Despacho de Obras Públicas.

El precio de la obra, según estos documentos no ascendía sino a diez y siete millones quinientos treinta y dos mil sueros: once millones doscientos ochenta y dos mil sueros garantizados por el Gobierno y cinco millones doscientos cincuenta mil de *stok* preferido garantizado por la Compañía; mas, según las modificaciones la obra llega a costar veinticuatro millones. De esto tuvieron conocimiento los H. H.

22
miembros de la Comisión ad-hoc, encargada de estudiar el asunto del Ferrocarril, y reconociendo además que el inciso 2º del Artº 18 no había sido aprobado por la Convención, no han reprobado el aumento de los siete millones de pesos y han prescindido de los documentos que debieron conocer, favoreciendo á los empresarios con perjuicio de la Nación.

No sé por qué se ha reconocido expresamente un derecho litigioso; siendo así que él daba lugar á duda y en el primitivo contrato no estaba expresado con la claridad que en el actual. Parece, por consiguiente, que en esta cláusula el inciso 1º no es aceptable.

El H. Arriola pidió que se leyese el voto salvado del Sr. Dr. Luis J. Borja.

Se dió lectura al documento pedido y el H. Arriola llamó la atención de la Cámara acerca del Artº 14.

El H. Borja J. D. N.º: Aunque en otra forma, es verdad que en el proyecto que acaba de leerse, se concede á la Compañía el derecho de percibir una parte de las utilidades del Ferrocarril. Pero en cambio, de esa concesión, emantás otras propuestas á favor de la Nación. En dicho proyecto, por ejemplo, el plazo dentro del cual ha de concluirse la obra, se halla claramente determinado. Mas, según el contrato de 14 de Junio, el plazo es indefinido y puede prolongarse hasta 75 años. En el Artº 16 se expresa que el ferrocarril estará concluido dentro de seis años, y se agrega en el mismo artículo, que á sobrevénir revoluciones ó máximos ó casos fortuitos, el plazo había de prorrogarse, por un término triple, que la duración del motín, revolución, &c. De manera que, á sobrevénir una revolución que durase seis meses, el término se prorrogaba por año y medio, y así sucesivamente; lo cual, á más de la inconveniencia, por razón de los términos, constituye una verdadera inmoralidad; porque, con la estipulación aludida, establíese un incentivo para que los empresarios fomenten motines y revoluciones. En el proyecto á que se refiere el H. proponente, no existe tal anomalía, ni otras muestras de que está plagado el contrato de 14 de Junio. Al fin de obtener la eliminación de aque-

Uso, bien valia la pena de admitir el derecho referido por el Sr. Dr. Arivalo; pero admitir la subsistencia de todas aquellas monstruosidades, agregar otras más perjudiciales a la Obación, y dejar en vigor el aumento de precio, es insostenible, inexplicable ante la buena fe.

El Sr. Arivalo pidió que se leyesen las actas de la Convención Obacional para que se vea que la base 26 existia en el proyecto presentado en el mes de Junio del 97 por el Poder Ejecutivo, y no se diga que la Comisión se ha deshonrado introduciendo cláusulas que no constaban en documentos auténticos. Si la Comisión no se encontrara en presencia de un concurso numeroso y respetable, no habría parado ni en las palabras del Sr. Borgia; pero quiero que ella sincere su procedimiento para probar que nunca se cae honra impunemente a personas honradas, cuyo patriotismo jamás se ha desmentido.

Al no estando los documentos pedidos a la nota, la Presidencia concedió receso.

Reinstalada la sesión se leyeron la base 26 del proyecto presentado a la Convención en el mes de Junio, las presentadas en el mes de Abril y el informe de la Comisión encargada de estudiar estas últimas.

Ferminada la lectura, el Sr. Arivalo dijo: Sr. Presidente: Meis Sr. Sr. Colegas Dres. Grede y Pasquer, así como yo, no hemos recibido la comisión de persona alguna particular, o por influencia de otra que se denominara Gobierno o cosa por el estilo. Fuimos designados por el voto libre de la mayoría de esta Sr. Cámara, para entendernos y acordar con Harman las reformas concernientes al contrato del ferrocarril. Nosotros que, en el último Congreso ordinario, habíamos sido ardientes defensores de los intereses nacionales; que habíamos combatido aquel contrato, como monstruoso y lesivo a la Caja Fiscal, que, con nuestro voto, habíamos concurrido a la formación del Decreto Legislativo, por el cual se prohibe al Ejecutivo dar cumplimiento a lo estipulado con Harman; si, nosotros fuimos honrados con la inmensa confianza de esta Sr. Cámara para abordar en su representación al delicadísimo asunto de los

reformas del contrato ferrocarrilero.

Y no hago esta reminiscencia, por el deseo de satisfacer un sentimiento de pueril vanidad, sino porque es indispensable, fijar ese antecedente, para que se conozca y palpe la tamaño ma- lundonería y precauidad con que uno de los H. H. pre- sidentes se ha atrevido a llamarnos comisionados ad hoc; aparentando olvidarse que hemos sido elegidos por el sufragio libre de esta H. Cámara, y como para dar á entender que hemos sido ó somos capaces de ci- miales condescendencias con el contratista Haman, en detrimento de la conveniencia pública. Para recha- zar una calumnia de ese género quizá me sería per- mitido valirme de la ley talion; pero, en el seno de es- ta respetable Asamblea y á presencia de una barra- tán ilustrada y numerosa, prefiero dejar el oficio de la calumnia al servicio exclusivo de los organismos aeneos, de las lenguas viperinas, de aquellos que han ma- rido con la vocación de verduleros.....

Tampoco descenderé á justificar mi conducta y la de mis Colegas de Comisión. Me esti- mo lo bastante, y este decoroso egoísmo me ha servido siempre de suficiente guía, para conducirme por el ca- mino de la honradez y de la buena fe.

Entrando en materia, recordaré ante to- do, que he pedido que se lea y el Secretario ha leído el informe de la Comisión designada por la Asamblea Constituyente de 1899. Verdad es que el se refiere al pro- yecto del contrato presentado en el mes de Abril; pe- ro no es menos cierto que ese proyecto fue Hamamen- te rechazado como inaceptable y que es peor, mucho peor que el que se presentó después, y que, apro- bado por la Convención, forma las bases del contrato de 14 de Junio. En dicho informe se califica el proyec- to de Abril, de proyección, de conveniente, de aceptable, con palabras altamente encomiásticas para Haman y sus asociados y el Jefe Supremo de la Re- pública.....! Pues bien, ¿podéis creer, Sr. Presidente, y H. H. Colegas, que uno de los autores de ese dicho so informe, cuya firma aparece al pie, es el mismo, exactamente el mismo que ahora pregona y perora como el que más, que el contrato es ininteligible y monstruoso, que no lo ha comprendido ni puede compren-

derlo, y que exige y pide que la actual Comisión le explique lo que significa stock? Ah! cómo cambian los tiempos o mejor dicho, cambian ciertos hombres de un tiempo para otro, no es esta una verdad amarga, H. Dr. Modesto Penabazera?

Stock: vaya este pequeño caballo de batalla. Más de una vez he dicho, que esa voz inglesa adoptada generalmente en el lenguaje comercial, significa caudal, conjunto o fondo de acciones, según el diccionario; y que no en otra acepción la ha empleado la Comisión, para determinar los series de acciones o bonos que debían emitirse, por razón del contrato. No existiendo en el idioma español una palabra que corresponda exactamente a la palabra stock, seguramente es permitido el uso de esa voz neológica, en gracia de la propiedad con que deben expresarse las ideas, como ha sucedido con la voz presupuestar, que sin embargo de no ser castiza figura con frecuencia en las actas legislativas y aun en nuestras mismas leyes. A medida que se desarrollan las operaciones y combinaciones mercantiles, bajo diversas formas y objetos, surgen naturalmente nuevas ideas, que es necesario expresar con palabras, y cuando en el propio idioma no se encuentra una que traduzca exactamente la nueva idea, como sucede en el caso actual, es claro que se impone la adopción forzosa de un neologismo. En la Ley de Enjuiciamientos Civiles, no es esto, o sea el uso de una sola palabra forastera, lo que se prohíbe, sino la redacción completa de una escritura en idioma distinto del español. Pero confieso que nada de esto debe satisfacer las exigencias ni la sapiencia de cierto H. Diputado, cuando con nuestra magistratura y candor nos ha espetado la nueva, de que stock significa número; como si caudal o fondo no envolvieran la idea de número, como si esa misma explicación no demostrase, que el H. parece que casi ha entendido, lo que poco antes sostenía que le era imposible entender!.....

Teniendo á un lado esta disputa de palabras y aun desiriendo gustoso al deseo de que la H. Cámara, si lo quiere, acuerde el empleo adicional de cualquiera frase castellana, ó perífrasis que represente la idea de stock, pasaré á los argumentos

de fondo, en que han cargado la mano los aludidos y otros H. H. Pipintados.

No es cierto, sino netamente falso (permitáseme la palabra) que la Comisión haya convenido en fijar la suma de 24.000.000, como precio del Ferrocarril. Así por el contrato de 14 de Junio, como por el adicional que se discute, dicho precio no excede de 17.250.000 pesos oro: los 12.000.000 en acciones principales, cuyos intereses del 6% y uno de amortización garantiza el Gobierno con los derechos de Admona y la hipoteca del Ferrocarril; y 5.250.000 en acciones preferidas cuyos intereses del 4% deben cubrirse con los rendimientos del ferrocarril, si es que alcanzan para este servicio. Fuera de las dos sumas anotadas, ninguna otra forma parte del precio, cosa que fácilmente lo habría comprendido el Sr. Borja con solo leer las bases adicionales, si su propósito preconcebido no fuese el de atacar a la Comisión y nada más.

El contrato de 14 de Junio, los intereses del stock preferido de los 5.250.000 pesos, debían de cubrirse primero con las entradas del ferrocarril, deducidos los gastos de explotación y conservación de la línea; según las reformas que se discuten, corresponde ahora la preferencia en el pago a los intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada de los 12.000.000. Por el primer contrato, el capital del stock preferido solo podía cancelarse mediante el pago de 5.250.000; los intereses del 4% debían asimismo acumularse, sea cual fuese el tiempo que transcurriera, mientras no fueren pagados. Conforme al Convenio adicional, dicho stock queda extinguido por el simple vencimiento de los 15 años prefijados, sea o no que las entradas del ferrocarril alcancen a cubrir sus intereses. Con todo, puede el Sr. Borja, si le place, volver a repetir que el contrato adicional es mucho más gravoso que el primitivo de 14 de Junio!

También ha dicho el mismo, accediéndose a un oficio del Ministerio de Obras Públicas, al plenipotenciario senatoriano en Washington que por equivocación se ha insertado el stock preferido en la escritura pública de 14 de Junio; y que, por consiguiente, no ha debido resquestrar este stock la Comisión. Para contrarrestar tal imputación yo he pedido que se lea y se ha leído por el Secretario el proyecto auténtico del contrato que sirvió de base para la discusión y fue a.

pado por la Constituyente; y la H. Cámara acaba de in-
 formar que en dicho proyecto figura el stock de los cin-
 co millones doscientos cincuenta mil pesos, como parte
 del precio total de los 14.250.000 pesos. También se ha
 repetido la lectura del oficio memorado por el H. Bor-
 ja; y, parando en él la atención, claramente se ha mis-
 to que no se refiere a la eliminación de dicho stock, si-
 no puramente al inciso 2º del Art. 18 del Contrato de 14
 de Junio; inciso por el cual debía seguirse pagando los
 intereses del 7% aun después de vencidos los 75 años, bas-
 ta que el Gobierno comprase a la par las acciones del
 stock, ó sea hasta que pagase los 5.250.000. La Comisión,
 lejos de rescribir lo designado cabalmente en inciso
 2º, de acuerdo con el oficio preinducido; y aun ha hecho
 más, puesto que también ha suprimido el inciso 3º del
 Art. 26, por el cual y mediante un simple traspaso, po-
 dían convertirse las acciones del stock preñado en ac-
 ciones garantizadas y con el interés del 5%. Aquellas
 acciones, por el contrato adicional, quedan pues, co-
 mo deben quedar, sujetas absolutamente a la eventual-
 dad de los rendimientos del ferrocarril; sin garantía
 alguna de parte del gobierno. Para confusión del H.
 Borja, queda así palpable la habilidad con que
 ha pretendido aplicar el oficio del Ministro de Obras
 Públicas al inciso 1º del Art. 12, cuando sólo dice re-
 lación con el inciso 2º. Demostrado queda también,
 con documentos auténticos, que la Comisión no ha
 adicionado el precio y menos arbitrariamente con
 el valor del stock preñado, por 5.250.000, como se ha
 avanzado a decir el H. Borja, a la faz de esta H. Cá-
 mara.

ARCHIVO

Paso al stock común de los 4.035.000 pe-
 sos. Ni antes ni ahora ha formado parte del precio; ha
 sido y es puramente una base convenida, para el repar-
 to de las utilidades sobrantes de las entradas del ferro-
 carril, después de cubiertos los gastos de explotación y
 otros; correspondiendo al Gobierno 49 unidades y las 51
 restantes a la Compañía. En sustancia es lo mismo que
 si se dijere que de dichas utilidades se asignan 49
 partes al Gobierno y 51 a la Compañía. La forma de
 acción que se ha adoptado, lejos de afectar ó alterar
 aquel sencillo sistema de distribución, solo sirve para
 facilitar el aprovechamiento anticipado de las utilida-

des, mediante la colación mercantil de las acciones o bonos respectivos; y esta combinación es la que no han entendido o no han querido entender ciertos H. H. Colegas; y de aquí la lastimosa confusión que han hecho de una simple base para el reparto de utilidades con el precio mismo de la obra del ferrocarril.

Se quejaba antes el H. Borja de que el contrato de 14 de Junio era oscuro, oscurísimo, y ahora se queja también porque la Comisión hubiere aclarado lo bastante en la parte relativa a stock, como aparece del Art. 11, cortando así interpretaciones aventuradas, dirigidas a embrollar las cosas y a introducir confusiones tales como la del precio con el stock común a base prefijada para el reparto de utilidades. Seméjante modo de proceder no es por lo menos peregrino y extravagante? Si oscuro el contrato, culpable la Comisión; si claro, también culpable, porque han desaparecido las ventajas de la interpretación....!

Uno de los H. H. Diputados ha dicho también que la Comisión ha introducido arbitrariamente el stock común de los 4,035,000 pesos, sin advertir que ese stock figura entre las bases auténticas aprobadas por la Convención Nacional, cuya lectura se acaba de oír, que ese stock sin recargo alguno de intereses y cuya omisión no tiene garantía alguna, era y es una base indispensable para el reparto del sobrante de utilidades entre el Gobierno y la Compañía; y que con este mismo fin, se ha dado cabida a ese stock aún en el voto salvado del Sr. Senador Sr. Luis J. Borja, hermano del Sr. proeminente. De modo que a haber arbitrariedad en la Comisión, igual ma'enta recaerá sobre aquel Senador Comisionado. Verdad es que, para corroborar su voto se ha alegado que éste contiene otras cláusulas compensatorias, como si por tales compensaciones que no siquiera están demostradas desaparecieran o si siquiera se rebajaran el valor y los efectos del stock dividido. Trabajando de única cuenta, en cualquiera habría podido fabricar un proyecto de contrato, no sólo igual sino aún mejor que el del voto salvado del Sr. Senador; pero lo sustancial es que se me conteste, quién ha aceptado o aceptará aquel divino proyecto? El contrato, por insignificante que sea, puede acaso celebrarse por la voluntad aislada de una sola de las

partes? El proyecto unilateral no es por lo menos un delirio inútil, puesto que mediante él jamás podría conseguirse que se realice la obra del ferrocarril? La Comisión así lo ha comprendido; y es por esto que en vez de malgastar su tiempo en trabajos platinicos, ha consagrado sus esfuerzos al efecto práctico de acordar y estipular con Harman las reformas y modificaciones que requería el contrato de 14 de Junio para asegurar el cumplimiento de la obra y resguardar de cualquiera emergencia los fondos nacionales.

Los hechos no se destruyen con simples ocas palabras, en la luz del día se puede engranar con un puñado de polvo, por inmundado que sea. Por más que se enfaden, por más que lo nieguen ciertos H. H. Diputados, es y será evidente que la Comisión ha conseguido mediante el Convenio adicional:

Determinar las condiciones o especificaciones técnicas de la obra, como no se había hecho en el contrato de 14 de junio.

Asegurar los fondos públicos, estableciendo la forma de pagos parciales, en proporción de los trabajos realizados y de los materiales empleados en el Ferrocarril. Según el contrato de 14 de junio, la Nación estaba expuesta a perder 17.260.000 pesos, sin que se trabajara un solo kilómetro.

Dar seguridades a la emisión de los bonos, ya puestribiendo en depósito en los respetables Bancos de Londres, ya destituyendo de valor legal a los que se emitieren sin las formalidades acordadas.

Dar preferencia, sobre las entradas del ferrocarril, al pago de los intereses y fondo de amortización de la deuda garantizada, proponiendo el pago de los intereses del stock preferido.

La extinción de este stock por el simple vencimiento del plazo convenido, y sea que las utilidades alcancen o no a cubrir los intereses, es otro punto en que el convenio adicional aventaja al primitivo.

Prolijo sería enumerar otros puntos de manifiesta conveniencia pública. No obs.

fante, consta que la Comisión no pretende haber rea-
lizado ^{un trabajo perfecto} un informe como todos los de esta especie, debe
reputarse como un simple boceto que la H. Cámara
está llamada a pulimentarlo y perfeccionarlo. Tratán-
dose de celebrar, no un nuevo contrato, sino una
simple transacción, no era posible, ni la Comisión
ha podido arribar a condiciones más ventajosas y
satisfactorias, como juramente desea que las consi-
ga esta H. Cámara.

Una transacción, por mala que sea
considero preferible, sin embargo, a cualquier litigio,
por favorable que se le suponga. Heo he visto jamás,
entre nosotros, que el Fisco sea buen litigante. Creo fir-
memente que el terreno judicial sólo serviría de re-
fugio explotable a aquellos que, con decantado patrio-
tismo intentan arrastrar a la Nación a la pendiente
peligrosa de las reclamaciones e indemnización oficia-
les.

El H. Sr. Tuñaberrera D^{to}: Sr. Presiden-
te: El H. Sr. Arivalo ha hecho alusión en su discurso
al informe que fue presentado por la Comisión en la
Convención de 1894 sobre las bases no del Contrato que
fue aprobado con otras estipulaciones en el mes de
Enero de ese mismo año, sino sobre las primeras de las
que se ocupó la Convención en el mes de Abril, tan só-
lo con el objeto de examinar si eran o no admisibles.
Si el Sr. Secretario hubiese leído solamente la parte del in-
forme que designó el Sr. Arivalo y no el complemento
de dicho informe, y lo demás que consta en el acta, co-
mo expuesto por mí cuando se discutía dicho informe, es
claro que algún fundamento habría tenido la malévola
intención de dicho Sr. de hacerme aparecer como con-
tradiCTORIO en mis juicios y en mis procedimientos.
Pero no, Sr. Presidente, sólo quien se propone rehuir
responsabilidades al amparo de inculpaciones aunque
sean infundadas puede encontrar algo que menos
cabe mi honradez y dignidad en aquello que se
ha leído. El informe a que se refiere el Sr. Arivalo
está presentado por una Comisión: la mayoría resol-
vió redactarlo en los términos que está; y si bien es
cierto que en él hay palabras encomiásticas en orden
a la utilidad del Ferrocarril, al patriotismo del Ge-
neral Alfaro, la parte resolutive de ese informe contin-

tiere, como se ha visto, la declaración de que el contrato es oscuro y que antes de todo procedimiento de la Convención debía nombrarse una Comisión que redactara ese contrato, a fin de adquirir verdadero conocimiento de la naturaleza y alcance de las cláusulas sometidas a la apreciación de aquella. La parte resolutiva constituye lo sustancial en dicho informe y sobre la que recayó mi decidido apoyo, porque al ser aceptado dicho informe se aceptaba además que las condiciones definitivas del contrato debían ser aprobadas en el próximo Congreso; esto es que debía haber tiempo y estudio y no festinación sobre un asunto de tan grande trascendencia, y cuya urgencia en resolverlo, la reclamaba el Ejecutivo.

La parte resolutiva del informe no fue aceptada por la mayoría, a pesar de los dados antecedentes en que aquella se fundó y aun algunos miembros de la Comisión, cuyos nombres constan en el informe, retiraron su apoyo, escogiendo también la inmediata discusión de ese asunto, sin que se procediera previamente a otra nueva redacción del contrato. Las razones que expuse contradiciendo a dichos Honorables, razones que también han sido hoy leídas, patentizan que mi juicio respecto del contrato del ferrocarril que fue en el mes de Abril, el mismo que hoy, esto es, que estaba mal redactado, que había suplantaciones monstruosas en contra del Venador.

Si el Sr. Arriola llama para que juegue acerca de este asunto a la barra que actualmente está presente, yo reclamo también la opinión nacional, la que sin duda alguna, declarará, como ya lo ha hecho, que mi conducta ha tenido siempre como fin la prosperidad de la patria y que ella no se ha amenguado ni por los halagos ni por los temores.

En orden a lo principal del asunto, observare también, que si en el contrato que se presentó en el mes de Abril se habla de *stok*, esto no estuvo establecido de igual manera al que fue aprobado en el contrato del 14 de Junio. Según esto el *stok*, para la división de utilidades, debe cubrir: 1º las correspon-

dientes al stock preferido de los 5.250.000, y después las que concierne al stock común de los 4.032.000 divisible entre la Compañía del Ferrocarril y el Gobierno del Ecuador. En las bases presentadas en el mes de abril del 99, este stock no contiene el de la preferencia por los cinco millones doscientos cincuenta mil; y me maravilla que el Dr. Arévalo pueda afirmar que la estipulación del stock en estas bases, sea más desfavorable para el Ecuador que la del 14 de Junio, cuando el menos entendido en asuntos de negocios ha de comprender que mayor provecho debía reportar el Gobierno del Ecuador al obtener el reparto de utilidades proporcionalmente a 49 unidades sobre 12.280.000 que no sobre 4.032.000 pesos.

Además el Dr. Arévalo en su larga elucubración no ha podido darnos a conocer aquello que represente el stock para el Ecuador, y permitasme haga presente al Sr. Dr. Arévalo que aun cuando él no ha explicado todo lo que debe costar al Ecuador la emisión del stock, yo comprendo que lo afirmado por el Sr. Borja S. N. B. no es aventurado. El precio del Ferrocarril es el de 16.782.000; y todo este valor en el que está incluido aun el stock preferido de los 5.250.000 debe ser pagado por el Gobierno en acciones con el interés del 6% y uno de amortización por lo que concierne a las acciones principales, y con el 4% en orden al stock preferido. Este stock debe ser pagado con preferencia con las entradas del ferrocarril, y puesto que se le ha señalado el plazo de 33 años durante el cual deben ser cubiertos los sesenta y seis cupones, es evidente que a la expiración de los 33 años estará pagado el valor del ferrocarril; siendo así que este pago está garantizado con los derechos de aduana, la que produce más de los 3.000.000 de sueros, suma necesaria para cubrir en oro el pago de esos intereses y amortización.

Habiendo pagado el valor del ferrocarril al término de los 33 años, lo natural habría sido que el ferrocarril venga a manos del Gobierno que habría satisfecho integralmente el costo de la obra; pero no debe acontecer esto porque la Compañía tiene derecho para continuar entonces explotando el ferrocarril por 75 años contados desde que

Uegre el ferrocarril a Quito; para la division de estas utilidades se establece el stock de los doce millones doscientos ochenta mil pesos oro, debiendo en este stock tener preferente pago la suma de 5.250.000 pesos oro, y los 7.232.000 pesos oro del stock comun ser dividido entre el Gobierno y la Compañia del Ferrocarril.

Aparece, pues, evidentemente, que el Ferrocarril no solo va a costar los 16.282.000 pesos oro, más tambien todo lo que debe invertirse en pagar las utilidades durante 45 años que correspondan al stock preferido y al stock comun en la parte de 51midades asignadas a la Compañia del Ferrocarril. Juzgo, pues, que esta obligacion es manstruosa y yo no podré estar en ningun caso por la emision de tal stock para el pago de utilidades, puesto que en el precio del Ferrocarril consta ya la gross ganancia que va a obtener Harman y la Compañia del Ferrocarril.

Luego el Sr. Barja J. 976., con apoyo del Sr. Barreiro, hizo la siguiente mocion: "que en vez de 12.282.000 pesos oro americano, en el inciso 1º de la base dieima, se ponga 5.282.000 pesos."

Esta en debate, la defendio el Sr. Barreiro, impugnandola el Sr. Parrea.

Cerrado el debate, fue negada.

El Sr. Ugas: Antes de votarse el inciso primero pido que la Comision indique la palabra o perifrasis que debe ponerse en vez de la palabra stock en los diversos casos en que esta se encuentra.

El Sr. Arivalo indico que podia ponerse en vez de stock la palabra fondo y entre parentesis la expresion inglesa tal cual lo habia hecho el Sr. Barja Luis J. en su proyecto.

Con esta indicacion, aceptada por la Camara, fue aprobado el inciso 1º de la base 10ª.

Fueron aprobados asimismo los incisos 2º y 3º de esta base.

Al discutirse el inciso 4º, el Sr. Escudero dijo: Yo no votare por la ultima parte de este inciso, si no se determina de una manera clara la fecha en la cual debe principiarse a pagar los

23
intereses de los bonos del stock común, y la fecha en que deben quedar extinguidos; puesto que de otra manera, si no se hacen estas determinaciones, sobre todo la fecha de la extinción, se impone un gravamen perjudicialísimo a la República, teniendo ésta que pagar de una manera indefinida los expresados intereses; por lo mismo, se hace necesario determinar que queden extinguidos a los 45 años, de una manera igual a lo que se ha establecido respecto a los bonos del stock privilegiado; pues que, tanto en el contrato primitivo como en el adicional, nada se dice al respecto, y de consiguiente podrá originarse interpretaciones desfavorables a los intereses de la Nación.

En la parte final del inciso 4º se puso: "De estar a lo estipulado en el Artº 12 del Contrato de 14 de Junio, suprimiéndose la cita del Artº 1º."

En discusión el inciso 5º, el H. Peñabazerra N.º hizo la siguiente indicación que, aceptada por la Comisión, se la puso a debate: "Que el inciso 5º diga: 'que las utilidades alcancen o no a cubrir los dividendos del stock preferido y del común, quedarán completamente cancelados y extinguidos los bonos o acciones correspondientes, a la expiración de los 45 años fijados anteriormente'."

Puesta en debate, fue aprobada.

En discusión el inciso 6º, el H. Peñabazerra N.º manifestó que sería conveniente expresar que queda subsistente el inciso 2º del Artº 18 del contrato de 14 de Junio de 1894.

Aceptada esta idea por la Comisión, se la puso en debate, y fue aprobada.

Con las anteriores modificaciones fue aprobada la base 10ª.

En discusión la base 11ª, el H. Barreiro retiró la indicación que hizo en segundo debate, y fue aprobada sin modificación esta base.

Se puso en 3ª discusión la cláusula 12.

Leído el inciso 1º, el H. Barreiro indicó que se supriman las palabras, "por regla general". Aceptada esta indicación por la Comisión, y puesta en debate fue aprobada.

Se aprobaron sin observación los in.

incisos 2º, 3º, 4º y 5º.

En discusión el inciso 6º, el H. Barreiro pidió que se suprimiesen las palabras finales: "donde lo requiera la seguridad del tráfico." Careciendo de apoyo esta idea, no se la puso en debate.

Luego la Comisión aceptó la siguiente indicación del H. Pinaberrera D.N.: "que este inciso diga: "Los cortes para la construcción de la mesa deben tener de ancho dos metros por lado, desde el centro de los rieles; y en las laderas tres metros, por lo menos, donde lo requiera la seguridad del tráfico".

Puesta en debate, fue aprobada.

Los incisos 7º, 8º y 9º fueron aprobados sin modificación.

Por indicación del H. Escudero, aceptada por la Comisión y aprobada por la H. Cámara, el inciso 10º fue aprobado en esta forma: "El Ferrocarril no se construirá en ningún caso de vía más angosta que de cuarenta pulgadas inglesas, debiendo ser de vía permanente para un ferrocarril de primera clase, con todas las seguridades para un buen tráfico; y lo mismo se entenderá respecto del ferrocarril de Chombo a Purificación.

Los incisos 11, 12 y 13 fueron aprobados sin modificación, quedando, por lo mismo, aprobada, con las indicaciones anteriores, la base 12ª.

Al discurrirse el Art. 13 y los H. H. Egas y Borja I. D.N. manifestaron que debía suspenderse la sesión por haber pasado la hora prescrita por el Reglamento.

El H. Valdez, con apoyo del H. Escudero, hizo la siguiente moción: "Que sea permanente la sesión, hasta que termine el debate del contrato del ferrocarril." Al apoyar esta moción, el H. Escudero hizo presente que era indispensable terminar hoy mismo la discusión de este asunto, porque ya era el tiempo muy estrecho y no había el suficiente para que el Senado conociera de las modificaciones hechas en esta Cámara, y las acepte ó insista en caso necesario.

El H. Borja I. D.N.: Inventario tanto vacíos en las modificaciones discutidas, que creo indispensables, por lo menos, cuatro horas de sesión para hacer las reformas que creo convenientes, aunque,

según los antecedentes de la Cámara, pues no sería aceptadas mis proposiciones.

El H. Valdez: Permanecemos aquí hasta que el H. Borja José María formule todas sus modificaciones.

Cerrado el debate, fué aprobada la moción.

Puesto en discusión el Art. 13 que dice: "Se estará a lo estipulado en el contrato de 14 de junio, en todo lo que no se oponga, etc."

El H. Escudero razonó en el sentido de que antes de discutirse el artículo puesto en debate, se debía expresar de una manera clara que quedaba inexistente el Art. 33 del contrato de 14 de junio.

El H. Peñabazera D. D. B., corroborando las ideas emitidas por el H. Escudero, manifestó que, al tratarse de esta base, que implica ratificación de todas las cláusulas del contrato de 14 de Junio no modificadas por el presente convenio, debía discutirse sobre todas aquellas cláusulas que requieren también reforma, y aclararse, poniendo en armonía los artículos 1º, 33 y 35 del primer contrato, con lo dicho en el actual, que persona natural o jurídica se obligaba para con la D.ación, ya que en el primer contrato figuraba el Sr. Ramon por sí y a nombre de otros individuos y ofrecía formar una Compañía, y en el otro procedía a nombre de una Compañía ya existente.

El Sr. Presidente observó que la discusión debía concretarse al artículo puesto en debate y que una vez aprobado o negado éste, podrían hacerse las adiciones que se juzgare convenientes.

El H. Peñabazera D. D. B.: "Con el artículo puesto en debate se trata nada menos que de ratificar en globo todas las cláusulas del contrato primitivo, y salta a la vista que antes se debe discutir sobre todas aquellas cláusulas del contrato de 14 de Junio que deban suprimirse o modificarse por contener estipulaciones perjudiciales a la D.ación, o incompatibles con las del nuevo contrato.

El H. Escudero insistió en que convenía que el artículo puesto en debate sea discutido al último y exigió que, como cuestión de orden, se trate primero de las adiciones o modificaciones al contrato de 14

de Junio.

El H. Pınaberrera D. N.: Son fundadas las observaciones hechas por el H. Pınaberrera V. D. N., y por esto creo que si debemos proceder ordenadamente, la discusion sobre las modificaciones del contrato primitivo debe preceder a la discusion del Art. 13 de las reformas aceptadas por la Comision. En este articulo se declara que es valido todo lo estipulado en el contrato de 14 de Junio en lo que no se oponga a la reforma; y claro está que al aprobarse este articulo, no sería posible introducir reforma alguna en aquello que ya se aprobaba. Las modificaciones del contrato primitivo deben discurrirse con prioridad al mencionado Art. 13; puesto que solo así, y en tanto que se acepten todas las reformas que conviene hacer en el indicado contrato, se podría convenir en que sea aprobado el citado Art. 13.

La Presidencia manifestó que se suspendería el debate del Art. en discusion; y que la B. Cámara podía proceder a hacer las adiciones o modificaciones que a bien tuviera.

El H. Pınaberrera V. D. N., con apoyo del H. Esudero, hizo la siguiente mocion: "Que en el Art. 1.º y siempre que se hable de la persona que contrata con la Dacion se diga: Archer Harvan por si y en representacion de la Compania and Quito Railway del Ferrocarril, B.ª, quedando suprimidos los Art. 33 y 35 del contrato primitivo.

Puesta en debate, el H. Larrea: "Sor. Presidente: Conviene observar que antes de ahora se negó una mocion que, con distintas palabras, tendia al mismo objeto; es decir que se haga una nueva redaccion del contrato de 14 de Junio.

El H. Esudero observó que la mocion puesta en debate era muy distinta de aquella a que se referia el H. Larrea; y esto, prescindiendo de que en el actual Congreso podian discurrirse mociones negadas en el anterior.

El H. Pınaberrera V. D. N.: Precisamente una de las razones que se adujeron para negar la mocion a que ha aludido el H. Larrea, fue la de que en el curso de la discusion podian hacerse adiciones o alteraciones en el contrato de 14 de Junio. Estamos, por tanto,

24
en el caso de disentir las adiciones o reformas concernientes a cualesquiera de los artículos que, a virtud del presente contrato, van a quedar ratificados.

Cerrado el debate, fué aprobada la moción.

El H. Borja J. 916.: Sr. Presidente: La generalidad y ambigüedad con que está redactado el inciso 2º del Art. 10 del contrato de 14 de Junio, se presta para interpretaciones que, yo creo, no estarían en el ánimo ni de la Comisión ni de los contratistas. En dicho inciso leo: Toda propiedad del Ferrocarril, ya sea mueble o inmueble, será también exenta de todo impuesto nacional y municipal. Sr. Presidente, da a entender que la Compañía tuviera propiedades fuera de las que forman parte integrante del Ferrocarril y sus anexos; lo que, repito, no ha estado en el ánimo de los contratistas. En consecuencia, si hay quien me apoye, hago la siguiente moción: Que el inciso 2º del Art. 10 del contrato de 14 de Junio diga: "El Ferrocarril y sus anexos estarán exentos de todo impuesto nacional y municipal, &c."

Como los H. H. Borja 916. y Fernández apoyaron la indicación, fué puesta en debate; cerrado el cual, fué aprobada.

El H. Borja J. 916.: Sr. Presidente: El artículo 16 del contrato primitivo merece ser reformado. En él se dice que el Ferrocarril estará concluido dentro de seis años, a contar desde la fecha del contrato; pero este plazo es ilusorio, pues, en el mismo artículo leo: "Si el atraso proviene de que la Compañía ha estado impedida de cumplir el contrato por efectos de revolución, guerra internacional, temblores u otras catástrofes naturales, o epidemias, será prorrogado el plazo, en estos casos, tres veces más del tiempo que haya durado la interrupción."

Según esto, no es verdad que el artículo no puede ser más monstruoso? De qué sirve el plazo de los seis años cuando éste de hecho está triplicado?; eso de que los trabajos sean interrumpidos por revolución, guerra internacional, catástrofes naturales, epidemias, &c. por ventura no puede ser lo más común, dados los antecedentes de nuestra vida republicana?; en qué tiempo dejará de haber epide-

mias en la costa, precisamente, donde van a comenzar los trabajos? y los temblores y las revoluciones y mil otros inconvenientes que á ninguno de mis honorables Colegas pueden ocultarse, no serían motivos más que suficientes para que el plazo estipulado, como he dicho, sea ilusorio y no llegue jamás el Ferrocarril á Quito?

A mi modo de entender, y si hemos de proceder en conformidad con la razón y la justicia, la próroga debe limitarse al tiempo que dure la interrupción.

El H. Peñabazerra V. D. N. Sería preferible duplicar el plazo antes que convenirnos en uno cuya duración sería imposible computar ni aproximadamente. El día en que principian y terminan las guerras, las epidemias, &c., es muy difícil de determinar aún en la época misma en que estas cosas acaecen; mucho más cuando han pasado ya algunos años. Por consiguiente, cuando, vencidos los seis años, tratemos de exigir al empresario la responsabilidad, tendrá éste un manantial inagotable de recursos para sostener que el plazo ha estado constantemente suspenso; pues, epidemias, revoluciones, temblores, &c., rarísima vez faltan entre nosotros; y el dato oficial de que el estado de campaña y las facultades extraordinarias son permanentes bastaría para que el Dr. Harman sostuviera con ventaja que no ha corrido un solo día del término. Si tuviera apoyo, haría, pues, moción de que se conceda un término más largo al empresario, suprimiendo aquellos motivos de interrupción.

Como apoyaran la proposición los H. H. Borja P. D. N. y Borja J. D. N., el H. proponente la formuló en estos términos: "Que el Art. 16 del contrato de 14 de Junio diga: 'El Ferrocarril estará concluido dentro de diez años, &c.' y que se suprima la parte que dice: 'si el atraso prominiere, &c.' hasta concluir el Artículo."

Puesta en debate, el H. Borja P. D. N. razonó en el sentido de que la moción no podía ser más justa ya que eran palmarios los gravísimos inconvenientes que resultarían de estarse á lo acordado en los motivos de interrupción previstos en el Art. 16 del contrato primitivo, y con mayor razón tratándose de un litigio en el que seña, si no di-

2
fácil, imposible comprobarlos legalmente.

El H. Pinaberrera D. N. dijo: Inaceptable es el Art. 16 del contrato primitivo, porque como muy bien se ha observado, él establece tantos motivos para la suspensión y prórroga del plazo, que de seguro tiene éste que ser ilimitado, y no habrá de considerarse que se haga el Ferrocarril de Durán a Chimbo y el Gobierno del Venador tendrá que soportar el oneroso gravamen de estar llenando el déficit de los gastos de explotación y los evantiosos intereses de los bonos emitidos. Conviene, pues, que se señale un plazo más largo si se quiere, quitándose esos motivos de epidemias, temblados, &c. que son tan frecuentes así en la costa como en el interior. Y no se crea que por tal eliminación se infiera el menoscabo de algunos derechos a la Compañía, si ésta procede de buena fe, porque es sabido que si en el Venador sobrevienen los motivos de fuerza mayor o caso fortuito que impidan a aquella efectuar los trabajos del Ferrocarril, tales inconvenientes no podrán ser desatendidos por el Gobierno del Venador, ya que los extranjeros tienen iguales derechos que los venatorianos por lo que conviene a los derechos civiles y nuestras leyes establecen los efectos jurídicos cuando sobrevienen tales inconvenientes. Conviendría tal vez que acerca de esta base se conferenciara con el probo e inteligente abogado Don. Alejandro Cárdenas, que está interviniendo como defensor del Dr. Harman, para ver si conviene en restringir el plazo, ya que en esta restricción habría un positivo beneficio aun para la misma Compañía, que conseguirá mayor provecho de la explotación de la vía férrea cuando ésta haya llegado a su ejecución.

El H. Egas corroboró las ideas del H. Pinaberrera D. N., de que era suficiente el plazo de los diez años, máxime en tratándose de un litigio en el que será difícil comprobar debidamente los motivos de interrupción tan vagos como se expresan en el artículo a que habrían hecho alusión los H. H. que habrían terciado en el debate.

Cerrado éste, fue aprobada la moción.

El H. Borja J. N.: Don. Presidente: El artículo 13 del Contrato en que nos ocupamos, expresa que las sesenta y cinco millas de Ferrocarril existentes en

las Durán y Chimbo serán transferidas por el Gobierno a la Compañía del Ferrocarril, tan pronto como ésta se organice. En el artículo subsiguiente se dice, que el Gobierno del Ecuador asegurará a la Compañía, en toda la extensión de la línea desde Durán hasta Quito, el dominio legal sobre los terrenos necesarios para oficinas, estaciones, &c.

Ahora bien, tomando estas expresiones en su sentido literal, deducirase o podría deducirse que el Congreso convenía en transmitir a la Empresa la propiedad de aquellos ferrocarriles; de lo cual seguiríase que la Compañía del Ferrocarril nunca tendría facultad de enajenarlos. Consecuencia inmotivada, una vez que aceptada, podría la Nación ser privada irremisiblemente, en cualquier tiempo, de los ferrocarriles construídos con sus fondos propios, y tan motivada es esta conclusión, que no es de creerse, que ni los empresarios, mismos, hayan tenido intención de adquirir el dominio en los ferrocarriles. Verosimilmente de lo que trataron la Asamblea Nacional y el Dr. Archer Harman, fue de la transmisión de la mera tenencia, de la administración de los ferrocarriles. Mas, es menester que en punto tan importante, no se deje lugar ni a dudas, y para conseguirlo, hago, si tengo apoyo, la siguiente moción: "Que el final del Art. 14 del contrato de 14 de Junio se agregue este inciso: "lo establecido en este artículo y en el inmediato anterior no confiere a la Compañía o a quien la represente, la facultad de enajenar el ferrocarril en ninguna de sus partes, salvo el derecho de hipotecar y los demás expresamente concedidos por el presente convenio y el contrato de 14 de Junio"

Aprobada la moción por los H. H. Borja P. M. Egas y Peñaherrera V. M. se la puso a debate, cerrado el cual fue aprobada.

El H. Peñaherrera M. dijo: El Art. 15 del contrato primitivo ha sido refutado por la prensa nacional y veo que los reparos hechos en contra de este artículo son fundados, y me han dado el convencimiento de que si no se lo suprime completamente debe seguir ser reformado. Conceder mi derecho preferente a la Compañía sobre una extensión

24
tan considerable del territorio, es nada menos que dar
motivo a un peligro que aun pudiera comprometer
la integridad del territorio, además de otros inconvenien-
tes. Veinte millas de terreno a cada lado del ferrocarril,
quieren una gran faja del territorio nacional que sería
una fuente de colosal riqueza para la Compañía
con grande perjuicio para los ecuatorianos, cuyo dere-
cho de propiedad en esos terrenos sería inseguro, ya que
éstos podían ser expropiados por pretexto de que la Com-
pañía va a explotar minas de carbón y otros minera-
les.

Nadie ignora los grandes inconvenien-
tes que viene ocasionando al país la propiedad que
corresponde a la Compañía Inglesa en parte del terri-
torio de la provincia de Esmeraldas. Por esto, pues, creo
que si se elimina el artículo completamente, debe
limitarse el derecho de la Compañía para explotar con
preferencia tan solo las minas de carbón que están re-
lacionadas con la construcción del Ferrocarril, si ob-
tuviera apoyo a este respecto, formularia una moción.

El Sr. Pinaberrera V. M. opinó que era
mejor eliminar el artículo.

Como no tuviera apoyo la indicación,
el Sr. Pinaberrera V. M. manifestó que el Art. 14 tenía
el gravísimo inconveniente de no expresar la importan-
cia de los trabajos que debían ejecutarse para que
se tuviera como principiada la obra y libre el empre-
sario de la sanción respectiva; y que además permit-
tía que, con solo principiar la obra de cualquier
manera, se la suspendiese indefinidamente has-
ta la terminación del plazo; sin que la Obra pudiese
entretanto deducir ningún reclamo. Daños muy pocos
sancionados, digo, podría el empresario olvidarse del contra-
to y seguir explotando nuestro ferrocarril por el térmi-
no de diez años, y la Obra tendría que ser muda ex-
pectadora de este escándalo. Ojalá esto no suceda; pero
este peligro se funda en los términos mismos del contrato
y deberíamos prevenirlo sea quien fuere el empresario. Por
estas y otras razones que ya he expresado, no estaré por
la transacción, y pondré así a cubierto mi responsabilidad
personal ante la patria; pero, a fin de moderar en mi
propria parte siquiera el peligro, haré la moción si-
guiente: que en el Art. 14 del contrato de 14 de junio, des-

pués de las palabras: "se considerará rescindido este contrato", se intercala lo siguiente: "La pérdida del depósito y la acción resolutoria, tendrán también lugar si la obra se suspendiere por más de un año" Apoyada la moción por el Sr. Usanduro y puesta en debate fue aprobada.

El Sr. Pinaberrera D. dijo: El Art. 31 del contrato primitivo establece que dos tercios de los empleados del Ferrocarril deberán ser ecuatorianos; siempre que sean idóneos. Creo que conviene quitar esas frases "siempre que sean idóneos", que son innecesarias y ocasionadas a abuso por parte de la Compañía que debe ser la llamada a calificar esa idoneidad. Para dicha Compañía podrá no ser idóneo ninguno de los ecuatorianos, y ella que tiene el derecho de explotar la línea, podrá también colocar tan solo a extranjeros. Además de esto, es menester que procuremos que haya ecuatorianos aptos para empleados en el Ferrocarril, a fin de que sean éstos quienes lo manejen si en algún tiempo viene el Ferrocarril a poder del Gobierno.

Luego el Sr. Pinaberrera D. D. D., con apoyo del Sr. Borja P. D. D., hizo la siguiente moción: que el Art. 27 del contrato de 14 de junio sea substituido con este otro constante en el proyecto del contrato anexo a este razonado del Sr. Luis J. Borja: "Las controversias que se susciten serán resueltas por dos árbitros que las partes nombren de común acuerdo, y en caso de discordia entre los árbitros, los dos nombrarán un tercero.

"Si las partes no se pudiesen de acuerdo para el nombramiento de los árbitros, los nombrará el Juez, y el mismo nombrará el tercero en caso que los dos árbitros no se acordaron para designarlo."

"Los dos árbitros conferenciarán con el tercero y el dictamen de la mayoría formará sentencia."

"El juicio se sustanciará y decidirá en Quito y los árbitros fallarán conforme a las leyes ecuatorianas."

Demetida a debate y cerrado éste, fue negada la moción.

Manifestó el autor de ella que el Presidente de los E. U. U. no se prestará a ser árbitro en este negocio, que en nada atañe al derecho interno.

2
cional, y que el del Ecuador tampoco podría desempeñar
ese cargo conforme a nuestras instituciones y antes bien
debería figurar como parte en el asunto, en representación
de la República.

El H. Borja J. 017.: Sr. Presidente: Según
el Art. 19 del aludido contrato, en caso de que enalgue-
ra propiedad del Ferrocarril sea destruida o deteriora-
da por guerra militar, la Compañía será reembolsada
por el Gobierno de todo el monto de la pérdida del da-
ño sufrido, tan pronto como los perjuicios se justipre-
cien por peritos nombrados por ambas partes.

Este artículo no podría tener cumplimen-
to, por ser contrario a la Constitución, Ley Suprema de
la República. Esta prohíbe que en el caso previsto en el
artículo, se haga ningún pago, que no esté ordenado por
sentencia ejecutoriada, y en consecuencia, el convenio con-
trario a ella no puede surtir efecto alguno. Mas, para
evitar enalgueira dificultad en lo futuro, me parece
conveniente, que se aclare en la forma siguiente, que
elevatoré a moción, a apoyármelo: "Que al Art. 19 del
contrato primitivo, después de la palabra "justiprecien"
se añada esta otra "legalmente".

Ha apoyó el H. Fernández, y puesta
en debate, fue aprobada.

El H. Borja P. 96. indicó que en el Art.
19 del contrato de 14 de Junio no se determinaba el nú-
mero de trabajadores que constantemente debía em-
plear la Compañía en los trabajos del Ferrocarril y
que, en tal virtud, dicho artículo era una farsa, por-
que con diez trabajadores, que se pusieran, el empre-
sario habría cumplido lo preceptuado en el artículo,
buscando así los intereses de la Nación.

Con apoyo del H. Barreiro y Peña-
berera V. 96. hizo esta moción "Que después del Art. 19
se ponga este inciso: "El número de trabajadores será
el de 500"

Puesta en debate, el H. Barreiro ma-
nifestó que cuando el Comercio de Guayaquil, por
empresa, había tomado a su cargo la continuación
de los trabajos de Ferrocarril, el mes que menos, ha-
bía puesto en aduillas de trabajadores en número
de 500, en aduillas que en ocasiones habían sido hasta
en número de 2.000. Agregó que no obstante esto, era

conocido de todos lo irrisorio de dichos trabajos, y que, por tanto, tratándose de la Compañía que manifestaba vivo deseo de llevar a cabo la obra del ferrocarril, no le parecía exagerado el número de trabajadores de que hablaba la moción, ni tampoco que la Compañía pondría reparo alguno en ello.

Cerrado el debate, fue negada la moción.

En discusión la base 13, el Sr. Piñaherrera V. M. manifestó que no estaría por ella por las razones que ya había expuesto; pero que, como era probable que la base sea aprobada, proponía que en el inciso 2º se exprese que la ratificación se otorgue y acredite por instrumento auténtico, debidamente legalizado, para los efectos de la base 2ª y las demás de este contrato.

Como la Comisión aceptase la indicación hecha por el Sr. Piñaherrera V. M. fue aprobada la base con dicha indicación.

Constituido a debate el artículo número del proyecto por el que se faculta al Poder Ejecutivo para transigir con el Sr. Archer Harman, el Sr. Borja V. M. dijo:

Sr. Presidente: Encerrando el decreto que se ha puesto en discusión, una derogatoria del decreto aprobado por esta H. Cámara, por unanimidad de votos, sobre prohibir al Poder Ejecutivo el cumplimiento del contrato relativo al Ferrocarril Interandino; oportuno me parece examinar si existe razón justificativa para tal derogación.

Según el concepto manifiesto de los miembros de esta H. Cámara, había, cuando se decretó aquella prohibición, derecho para que el Estado dejenada ante los Tribunales de Justicia, la insubsistencia del contrato, y en el propio concepto, asistiendo a la Nación aquel derecho, le era conveniente su ejercicio, porque el aludido contrato era perjudicial, ruinoso a la República. Posteriormente no ha habido modificación material de circunstancias: subsisten los vicios capitales de que adolece aquel convenio: ha quedado intacto el defectuoso sistema de emisión de bonos garantizados por el Estado, siendo éste responsable a los tenen-

dores, aun cuando la obra proyectada no se lleve en todo o en parte a ejecución; ha quedado latente el peligro de emisiones clandestinas o abusivas, lo excesivo del precio, la incertidumbre, por largo tiempo, acerca de si se dará cumplimiento a lo estipulado, y en consecuencia, la posibilidad de que durante aquel tiempo, el Estado no pueda ni intentar la empresa por todos justamente arbitrada, como de urgente necesidad. No habiendo, pues, habido mutación sino de circunstancias accidentales, y no habiendo, por lo mismo, cambiado yo, que no estoy; si Dios gracioso, al alcance de otras sugerencias que las de la razón y la conciencia; ligo que votar en contra del artículo que se discute.

Los que están por la afirmativa han dado, en otras ocasiones, a entender, que si ella les impide la existencia del contrato anterior, cuya subsistencia no se halla declarada judicialmente.

Cierto que existe un contrato; pero falso que este acto imponga obligaciones a la Nación. Al tratarse del asunto, manifestábase, evidentemente, me parece, que tal contrato no subsistía. Unos opinamos que el contrato no había tenido jamás existencia, y que aun si haber existido al principio, ^{habiera desaparecido por caducidad} era por resolución, ya por otros motivos; otros H. H. Diputados creían que no nos favorecían todas aquellas excepciones; decirse unos por estas razones, otros por aquellas; pero todos, todos estuvimos conformes acerca de la conclusión, de que el contrato era entonces insubsistente; y por tanto, hoy no es posible partir del supuesto de la subsistencia del contrato, sin caer en flagrante contradicción.

ARCHIVO

No se diga que la hipótesis contraria podría conducir a la Nación a un litigio desastroso. Si no somos escépticos, si confiamos en la verdad de las conjeturas de la inteligencia humana, que precede desapasionadamente y guiada por la sana razón, no daremos cabida a temores infundados. Si no es cierto, es sumamente probable nuestro triunfo en el litigio, que promoviera el Empresario. Tal fue el dictamen del Senado y de esta Cámara que U. preside; cuando nos decidimos a prohibir al Poder Ejecutivo, el cumplimiento del contrato, antes que este fuese declarado obligatorio por sentencia ejecutoriada.

En suma: nos hallamos en presencia de dos males; de los cuales tenemos que elegir el menor, próximo y grave, aquel; improbable y remoto, éste. ¿Por cual obstaremos, y tratándose de intereses no propios, sino de los más sagrados intereses del pueblo, cuyos derechos tratan de coartarse, no sólo por una generación sino por varias? Cual tenemos que elegir? La razón, la prudencia, el deber nos indican el mal menor: el mal contingente y remoto, y en consecuencia, el mantenimiento de nuestra bien meditada resolución anterior.

El H. Egas hizo presente que desde la primera discusión había negado con su voto el proyecto, como iba a negarlo ahora, porque juzga que las pequeñas modificaciones hechas por esta H. Cámara a las bases del contrato no alteraban en nada lo grave de ellas para la Nación; que ésta no tiene las seguridades que necesita en un contrato de tanta importancia como es; y sólo muestra los sacrificios que hará en beneficio de la Compañía empresaria, principiando por entregarle el Ferrocarril existente entre Durán y Chiriquí y autorizándole para que lo hipotéque en seguridad de los millones de bonos que serán emitidos tan inconsideradamente antes de principiar los trabajos del ferrocarril. Añadió que no puede aprobar ahora lo mismo que hace pocos días lo había reprobado como inícuo, cuando se disenta el Decreto que prohíbe al Poder Ejecutivo llevar a efecto el memorable contrato de 14 de junio.

El H. Piñaherrera V. D. B. corroboró lo dicho por el H. Borja I. D. B., recordando las razones que anteriormente había expuesto para negar el artículo porestó en discusión.

Cerrada ésta, y como se pidiere la votación nominal; estuvieron por la afirmativa los H. H. Presidente, Fernández, Martiner, Cueva, Valarzo, Espinosa, Arévalo, Freile &., Barrea, Lucidero, Antriago, Valdez, Calero, Díaz y Chiriquí; y por la negativa los H. H. Barreiro, Pozo, Piñaherrera V. D. B., Egas, Borja P. D. B., Borja I. D. B. y Piñaherrera D. B. En consecuencia quedó aprobado el artículo.

El H. Barreiro pidió que conste que su voto había sido negativo, por el convencimiento íntimo que tenía de que la H. Cámara del Senado, no

no aceptaría las modificaciones introducidas y que, lo mismo que se había hecho era perder un tiempo precioso.

Luego la Presidencia nombró a los Sr. H. Arévalo y Díaz para que redactaran las observaciones hechas a las modificaciones del contrato del Ferrocarril del Sur.

Ferminó la sesión.

Nota. - El discurso del Sr. Arévalo, después del receso de la 2ª hora lo dió por escrito dicho Sr.; porque leída la presente acta y antes de ser aprobada se reservó el derecho de dar su razonamiento. Entre líneas = hubiera desaparecido en por la ley = vale = estado - es - no = no vale

El Presidente,
José Luis Sanjaque

El Secretario,
Andrés Duarte Guerra

