

Finalmente quiso en conocimiento de la Cámara que el Senado a su vez insistía en la totalidad del proyecto reformativo del Código de Enjuiciamientos civiles, y la convocatoria para Congreso pleno por la noche, para continuar con la elección de los Ministros de las Cortes.

Después de lo que se terminó la sesión.

El Presidente  
Carlos Mateus

El Secretario  
Joaquín Larrea L.

## Sesión ordinaria del 6 de Agosto de 1890

Bajo la presidencia del H. Sr. Mateus y concurrencia de todos los H. H. diputados de la lista menos el Sr. Santucas, comenzó a las 8 1/2 a. m.

Se leyeron las siguientes comunicaciones:

1.º Del Ministerio de Hacienda quien a nombre de S. E. el Jefe del Estado, invita a esta H. Cámara para que discuta preferentemente los proyectos de Ley de Aduanas, 3/100 externo, estancos de la sal y conversión de la deuda externa.

2.º Del Ministerio de lo Interior, nota que incluye objetado por el Ejecutivo, el proyecto que adjudica a la Municipalidad de Latacunga, la parte de casa que en la municipal de ese lugar tiene el Gobierno. - Por no estar presente en ese momento el H. Pino, se suspendió esta consideración por petición del H. Arizaga, pero más tarde se resolvió la insistencia en el proyecto, luego el H. Pino suplico a la Cámara procediera así, por cuanto la objeción no se fundaba sino en la forma del proyecto.

3.º Del mismo Ministerio, adjunta al proyecto que suprime el Cantón de Girón, proyecto que ha sido sancionado.

4.º Una nota del H. Senado que incluye un pro-

48  
yecto que ordena se pague a las "Señoras de la Caridad" la suma de \$ 10.000 votados para el efecto por la Legislatura de 88.

Pasó a 2.<sup>a</sup> discusión.

Se aprobaron en 3.<sup>er</sup> debate: 1.<sup>o</sup> el proyecto que ordena el establecimiento de un Hospital en la ciudad de Machala. - En el art.<sup>o</sup> 2.<sup>o</sup> se puso \$ 5000 en vez de \$ 3000 por mocion de los H. H. Valdivieso y Espinosa; - 2.<sup>o</sup> El que autoriza al Ejecutivo para contratar un puente de fierro que una las poblaciones de Babahoyo.

Puesto en 3.<sup>a</sup> discusión el proyecto que concede a los Tres Morlas el permiso para establecer maderos de ostras en las playas de la Puna y esteros que comunican con el Golfo de Guayaquil, fue suspendido hasta la próxima sesión por petición del H. Polit, quien y los H. H. Quereda, Lainez, Ayala y Arizaga discutieron brevemente las dificultades que ofrecia la redacción del art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> del proyecto.

Sometido a discusión el que creaba fondos para la Biblioteca pública de Cuenca, se aprobaron los dos primeros incisos del art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup>. - Discutiéndose el 3.<sup>o</sup> los H. H. Crespo C. y Abad, manifestaron que era el principal del proyecto, ya porque seria el que verdaderamente contribuiria al incremento de la Biblioteca, ya porque con él se aseguraba el pago de una deuda contraida por ella. - El H. Polit impugnó el inciso alegando que se distraian los fondos de que trataba, de su inversión natural, cosa que no compensaba el beneficio de la Biblioteca, y era peligrosa, por cuanto daría ocasión para que la Corporación Universitaria necesitase cubrir su presupuesto con fondos del Gobierno. Terminado el debate, fue negado el inciso 3.<sup>o</sup> lo mismo que el 4.<sup>o</sup> y esta mocion de los H. H. Abad, Polit y Arizaga. Fue en vez de los incisos 3.<sup>o</sup> y 4.<sup>o</sup> del art.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup>, se ponga este. - Las cantidades que del sobrante de sus rentas naturales, la Junta Uni-

99  
veritaria del Armay tuviere a bien asignar en su presupuesto anual.

Fue aprobado el artº 2º a insinuación del H. Polít que observó era muy importante, por que proveía a la Biblioteca de la sección de obras nacionales. El H. Crespo C. dijo que habiéndose negado los incisos 3º y 4º del artº 1º que era lo importante del proyecto, ya no había objeto en aprobar los demás, y pidió reconsideración de los mencionados incisos. La Cámara accedió a ello, y revocó la aprobación de los incisos 1º y 2º del artº 1º. - Después fueron negados los artºs 3º y 4º.

Luego se puso en 3º discusión el proyecto que trata de la división de lotes.

En el artº 1º el H. Crespo C. demostró su importancia, por cuanto solo se mandaba la citación a los condóminos vecinos, pues de otro modo no podría practicarse jamás la división, dado el inmenso número de condóminos; añadió que para completar el artº debía terminar con estas palabras: "o regiones superiores de la praja que no sirven para sembrar o dehesas"; palabras que se suprimieron del inciso 1º del artº 5º del decreto de 1885. Fue aprobado.

Cambien se aprobó este otro artº propuesto por el mismo H. Crespo C. "Derógase también el artº 12 de la Ley de 14 de abril de 1884" en apoyo de lo que dijo que el artº 12 de la Ley de 84 era absurdo y debido solo al interés personal.

Pasó a 3º discusión el proyecto que destina el producto de la venta de pólvora al sostenimiento de las misiones en la provincia oriental; con las indicaciones siguientes: 1ª, del H. Crespo C. en el artº 2º pues dijo que debía regirse conforme a la Ley de 88. - 2ª La del H. Maturo, que suprime el artº 5º y 3º del H. Quevedo, que en el artº 4º se diga también, conforme a la Ley de 88.

En seguida se puso en 3º debate el proyecto que ordenaba se de cumplimiento al decreto legislativo



de 1857, referente al Colegio Olmedo de Manabí. - al discutirse el artº 1º, el H. Velásquez expuso su benéfico objeto, porque, dijo, que tendía a mejorar la instrucción pública en aquella provincia. - El H. Carbo V. replicó que era mejor un buen colegio que cuatro malos o mediocres. Fue negado este artº lo mismo que el 2º, y los H. H. Crespo C., Polit y Villagómez indicaron que habían negado su voto, 1º porque no tenía motivo y era raro un decreto que mandaba el cumplimiento de otro; y 2º porque el actual sería negatorio y quedaría escrito, pues ya en 1885 se había dado un decreto más general, en el cual se mandaba que el Ministro de Hacienda cancelase las deudas del Gobierno a varios colegios de la República, y tampoco ese decreto había sido cumplido. - El H. Velásquez pidió reconsideración del asunto, porque, dijo, que era extraño se negase un proyecto que favorecía lo más importante para un país: la instrucción pública.

Convino en ello la H. Cámara, y aprobó entonces esta moción de los H. H. Crespo C. y Velásquez: "Que se incida al Poder E. para el cumplimiento de la Ley de 1857 sobre el pago de \$ 32.000 al colegio Olmedo." - El H. Velásquez pidió además que esta cantidad constase en el presupuesto del bienio próximo, y el H. Presidente suspendió en ese momento la sesión.

Reinstalada a las 12¼ del día, se aprobó el acta precedente, y los H. H. Heredia Rodas y Villagómez pidieron, el 1º que se declarasen urgentes todos los asuntos que estaban sobre la mesa, y el 2º que se di' curso a la moción pendiente del H. Polit, relativa al proyecto del estanco de las sales, para que este pasase al Senado.

Se puso entonces en discusión y pasó a 3º el proyecto que manda pagar a doña Felisa de la Cruz viuda de Viteri, algunas pensiones de mon

tejo. El H. Crespo C. hizo la indicación de que el texto de este Decreto, se haga extensivo en favor de las viudas que se encuentren en el mismo caso que esa Srta, es decir que se pague el montepío a las viudas de los militares leales que no recibieron pensión durante la época que mando Veintemilla.

Cambien pasó a 3<sup>o</sup> discusión el proyecto que manda pagar al Coronel José Antonio Planco las pensiones de inválido que dejó de percibir desde 1879 a 1883.

Entonces se puso en debate esta moción de los H. H. Polit y Gomez de la Torre, que estaba pendiente, y que después de un ligero debate entre sus H. H. autores y los H. H. Crespo C. y Luevado, quedó consignada en estos términos por indicación del H. Luevado: "En caso de que la presente Legislatura no aprobare el contrato para la prolongación del ferrocarril del Puente de Chumbabamba a Huato, autorizase al P. C. para que previos los estudios necesarios y de acuerdo con el Consejo de Estado, celebre uno sobre el mismo asunto, garantizando hasta el 6% de interés sobre el capital invertido en dicha obra.

"El contrato deberá ser considerado y aprobado por el próximo congreso"

El H. Mateus encargó la dirección de la Cámara al H. Salazar, y dijo que por esta moción se postergaba por dos años más la esperanza del ferrocarril del Sur, ordenando que el próximo Congreso aprobase el contrato ad referendum. Que como habían observado los H. H. Luevado y Carbo V., nada nuevo se daba al Ejecutivo, porque ya tenía la facultad de contratar ad referendum. Que lo mejor sería que, de acuerdo con el Consejo de Estado y los diputados residentes en Huato, como lo indicara el H. Gomez de la Torre, quedase aprobada la contrata de ferrocarril, si fuese equitativa.

52  
y provechosa para el país. - Corroboraron esto mismo los H. H. Miraga y Carbo Viteri. - El H. Polit contestó a estos argumentos diciendo que había propuesto su moción en vista de que el Senado no parecía aceptar la propuesta que allí cursaba para la construcción del ferrocarril; que el plazo de dos años no era grande, atenta la importancia de un asunto que requería estudio y meditación, pues que tenía grandísima trascendencia para el país; que no hacía la moción por espíritu de oposición ni inclinación al ferrocarril Central, ya que estaba listo a negar esta propuesta sino a modificar sus condiciones. Que, por fin, la moción añadía algo nuevo a la facultad del Ejecutivo para contratar ad referendum, porque le autorizaba para hacer gastos en los estudios previos, atribución que no tenía por la ley.

Luego se suspendió esta discusión, en aprobándose esta moción del H. Meateus, apoyada por el H. Carbo Viteri: "Que el proyecto sobre prolongación del estanco de las sales, pase a la Cámara del Senado a que siga su curso legal, y que después de considerar el contrato del ferrocarril Central, se pueda considerar la moción del H. Polit que se discute."

Los H. H. Villagómez y Espinosa hicieron en seguida esta moción: "Que se discuta de preferencia, hoy mismo, el asunto del ferrocarril Central". - Los H. H. Ayala y Polit dijeron, el 1º que debía preferirse la Ley de Presupuestos, y el 2º, que había asuntos de más importancia actual. El H. Gómez de la Torre dijo que nada había más importante que un ferrocarril, ya por lo que promete al país.



ya por que versa sobre millones. Que estaría por la moción. - Fue aprobada la moción.

No habiendo compostura en la conducta de la barra, dijo el H. Arizaga que mientras no se haga despejar la barra de los empresarios, no se podría discutir la contrata. - Añadió el H. Carbo Viteri que era notorio el faltamiento de la barra, cuando se trataba de algo adverso á tal contrata, lo cual hacía presumir que era una barra pagada, que pedía se la mandase despejar.

El H. Presidente ordenó esto al edecán de la Cámara, y el H. Velázquez apeló ántes de ella de la resolución presidencial. La Cámara la confirmó, y pidieron constancia de su voto negativo los H. H. Velázquez, Albarán, Mestanza y Valverde.

El H. Ribadeneira pidió que se diera libertad á la barra por haberse descubierto al autor principal de los disturbios.

Hubo un momento de receso, después del cual se sometió á debate la contrata del Ferrocarril Central.

Puesto en debate el Art. 1º, el H. Arizaga dijo: "Como. Tor.: Desde el año de 1885 se ha apoderado de nosotros algo como una ansiedad febril por la construcción de vías ferreas, y desde entonces ha sido trabajo obligado de nuestra Legislatura la discusión de contratos semejantes al que hoy va á ocupar nuestra atención. Y ello tiene, á no dudarlo, su razón suficiente en nuestra actual lamentable situación económica y social: aislados como vivimos del mundo entre las quiebras de los Andes, rodeados, comprimidos por los brazos de la enorme cordillera, el comercio en mantillas, la industria nula, la difusión de las luces intelectuales escasísima, el ser

54  
timiento de la nacionalidad como perdido por las dificultades casi insuperables que la naturaleza opone a la mutua comunicación de los pueblos; sentimos todos un afán indecible por estrechar los lazos de nuestra fraternidad, por conjurar los males de nuestra situación económica, por desterrar la ignorancia de nuestros pueblos, todo por medio de las vías férreas, que, uniéndonos en abrazo estrecho a los miembros de la familia ecuatoriana, nos abran paso al mar y nos pongan en contacto con todo el mundo civilizado.

Pero es el caso, Excmo. Sr., que este noble y justo afán ha excedido los términos de la prudencia, y arrebatándonos del terreno de la fría razón al engañoso campo de las ilusiones, nos ha precipitado en el delirio, nos ha anticipado el vertigo de la locomoción a vapor, y como envolviéndonos en el humo denso del carbón de piedra, nos ha quitado la visión clara de las cosas y nos ha hecho obrar a tientas, casi inconscientemente en el delicado manejo de asuntos de tanta trascendencia para el porvenir del país. Es así como hemos contratado hasta aquí un sa de cinco ferrocarriles, cuyo único resultado ha sido la pérdida de algunos centenares de miles de pesos para el escaso erario nacional y la expectativa de dos juicios inicuos pendientes en la actualidad, y cuyo resultado puede ser un nuevo gravamen y una nueva vergüenza para la Nación.

Y no alocorados aún con tan dolorosa experiencia, vamos ahora mismo a discutir definitivamente un nuevo contrato ferrocarrilero, antes de conocerlo siquiera mediante el detenido y maduro examen de sus graves condiciones, pues los tres debates han tenido lugar casi en días consecutivos, de suerte que en las poquísimas sesiones que nos restan vamos a despachar un asunto que la H. Cámara Colegisladora ha estudiado durante sesenta días por lo menos. — Cengo convencimiento de que el H. Sr. Porco, cuya calamidad doméstica



deploro como una verdadera calamidad pública por la falta que las luces de ese esclarecido ciudadano no han hecho en la H. Cámara del Senado, tuvo largos días en su poder este contrato como presidente de una comisión y después de detenido examen y acaloradas conferencias con los contratistas, llegó a juzgar inaceptable el contrato, en condiciones quizás menos onerosas que las actuales; y nosotros vamos hoy a darle solución definitiva sin que en la Comisión de Obras públicas haya podido disponer del tiempo necesario para dar a la Cámara un informe concienzudo y circunstanciado.

Y hago notar esto, Excmo. Sr., no ya por increpar el procedimiento de la H. Cámara, cuyos actos acato siempre, sino, especialmente para recordar su indulgencia hacia mi modo de pensar en este asunto, evitándose quizás por la absoluta falta de tiempo para su detenida consideración.

Entrando ya en lo principal del debate, diré desde luego que, en mi concepto, la obra de cuya construcción se trata, es hoy por hoy inaceptable. Cuando pensamos en abrir a nuestra patria una era de prosperidad y de adelanto, no debemos hacer en olvido que las leyes del progreso no son sino una manifestación de las leyes de la naturaleza misma, en cuyo orden todo desarrollo es gradual y sucesivo, toda evolución el resultado de fuerzas lentamente acumuladas: nihil natura praesaltura. — El progreso que rompe con las leyes de la naturaleza y aguarda para su realización la hora por ella señalada, es un Ícaro que queda en el abismo; destechas las alas de la ilusión.

La presente Legislatura tiene que dar solución a dos problemas trascendentales: el ferrocarril de Bahía y el ferrocarril del Sur, dirigidos ambos a la Capital de la República; está el país en condiciones de acometer simultáneamente la reali-

56  
zación de estas dos obras colosales? Todo el que traiga a este debate la sinceridad de una conciencia honrada, y no se alucine con engañosas esperanzas, responderá seguramente que no. - Contratar al mismo tiempo los dos ferrocarriles, sería volver imposible la construcción de entrambos o hacer la ruina de la Nación.

Hechas las dos concesiones, los dos contratistas buscarían en los mercados europeos la suscripción del capital necesario para sus obras respectivas; suscripción que traería consigo una competencia tanto más embarazosa cuanto menor sería el crédito de una nación desacreditada de suyo, doloroso es decirlo, y empeñada en empresas descabelladas; consideración a la cual agregarían los capitalistas la doble competencia que aquí en el país se harían las dos empresas, ya en la construcción, aumento de costo y en la explotación de las dos líneas, disminuyendo los rendimientos de entrambas.

Y si por acaso pudieran vencerse las dificultades relativas a la consecución de capitales y llegaran a construirse las dos líneas convergentes hacia esta ciudad, puede creerse que el país contaría con los recursos necesarios para hacer el servicio de intereses sobre las enormes sumas que en la actualidad nos costarían esas obras? Un país como el nuestro, sin crédito en el exterior; constantemente agitado por disturbios políticos; sin grandes ventajas naturales para la agricultura, a no ser en la reducida zona del litoral; sin industrias, sin hábitos de trabajo, no puede conseguir sino con condiciones onerosísimas el concurso del capital extranjero; y la más común prudencia aconseja en tal caso no emprender simultáneamente en empresas colosales, que, acometidas paulatinamente podrían llevarse a cabo con precisas economías. Aun en países más prósperos que el nuestro, un ferrocarril de reciente construcción no cubre por largos años el monto de los intereses de su costo, y esto

57  
no solo en América sino aun en Europa; y ¿podríamos contar nosotros con que los cubrirían alguna vez los dos en que nos ocupamos, uno de los cuales debe recorrer tan solo un desierto de 330 kilómetros? No los cubrirían jamás y una y otra empresa tendrían que vivir a expensas del miserable erario nacional; y no los cubrirían no solo por ser dos líneas dirigidas hacia un mismo punto, sino por que en países de la condición del nuestro, una sola línea férrea representa todavía un excedente de servicios, que se convierte en falta de producción, o lo que es lo mismo en una positiva pérdida sino acude a evitarla una subvención del Estado. — Construida una sola línea, esta sería suficiente durante muchos años para nuestras necesidades, ella bastaría para darle al país un gran impulso siquiera sea a trueque de graves sacrificios. Después, cuando nuestra riqueza haya aumentado considerablemente con el incremento de la industria y del comercio, cuando la inmigración haya multiplicado nuestra población y cuando el religioso cumplimiento del arreglo que hoy mismo pactamos con nuestros acreedores haya levantado nuestro crédito, entonces será oportuno pensar en más de un ferrocarril, y el que se contrate en esa oportunidad le costará al país la mitad menos de lo que hoy le costaría, y responderán entonces a una necesidad que hoy no existe. — Otras naciones de América mucho más ricas y populosas que la nuestra han creído bien atendidos los intereses de sus capitales respectivas con una sola línea férrea que les franquee la salida al mar: Lima con su ferrocarril del Callao, Santiago con el de Valparaíso, Caracas con el de la Guaira, han tenido lo suficiente para llegar a un alto grado de prosperidad.

Ahora pues, ¿si no podemos por hoy pensar en la construcción de más de un ferrocarril, de



58  
berá ser este el del Centro o más bien el del Sur? Yo  
creo que las más imperiosas razones de justicia y de  
conveniencia nacional deben inclinar el voto de  
la H. Cámara hacia el 2º. - En él ha hecho ya  
la nación gastos cuantiosos, que no pueden que-  
dar perdidos, en él está vinculado el porvenir de la  
mayor parte de los ecuatorianos; él está llama-  
do a satisfacer nuestra gran necesidad econó-  
mica, de poner en contacto el centro de nues-  
tro comercio, el puerto de Guayaquil, con la capi-  
tal de la República y todas y cada una de las  
provincias centrales; él, en fin, es el que menos  
sacrificios impondrá al país, porque atravesan-  
do una región enteramente habitada, no necesi-  
taria por mucho tiempo las subvenciones del  
Esero nacional, o sólo las necesitará en una  
moderada suma. Dar preferencia al ferrocarril  
central sería desatender los intereses de las im-  
portantes provincias del Guayas, Chimborazo, Can-  
guatua y Leon por emprender una obra de in-  
terés casi puramente provincial; sería abando-  
nar las fuentes de riqueza ya creadas, por se-  
en pos de tesoros fabulosos; sería, en fin, acom-  
ter una empresa visionaria, como calificaba ya  
co ha la prensa americana la construcción de  
la línea de Chaco contratada por el Paraguay.

ARCHIVO  
Y no se crea que al declararme partidario del  
ferrocarril del Sur defiendo siquiera los intereses  
de mi provincia. Todo lo contrario; la realización  
de esa vía será, a lo menos por el pronto, de fu-  
nestos resultados para las provincias del Aguay  
y Cañar, cuyo miserable comercio de exportación  
recibirá un golpe de muerte con la ruinosa  
competencia de las provincias del centro, abun-  
dantes en los mismos artículos que constitu-  
yen el comercio de aquellas. No defiendo, pues,  
intereses de localidad, defiendo los verdaderos  
intereses de la nación, tales como los concibo  
honoradamente.

Construido el ferrocarril del Sur hasta la Capital, día vendrá, sin duda, en que será preciso pensar en menos vías; pero aún entonces creo que el ideal del sistema ferrocarrilero en la República no debería ser otro que el de una gran línea que la recorriese de Norte a Sur, arriancando de la bahía del Pailón en la provincia de Esmeraldas, para salir al canal de Jambelí en la provincia del Oro. - Tal es mi modo de pensar en este asunto, y tales las razones que he tenido para apartarme del dictamen de la mayoría de la Comisión, opinando, como opino, que el contrato de que se trata es un todo inaceptable.

Contestó el Sr. Gómez de la Corne: " Procurare de vaneer algunos de los conceptos del Sr. Arizaga. Hay que convenir en que el ideal del progreso ecuatoriano finca en la construcción de líneas que unan la costa con el interior de la República. Para llevar a cabo estas vías, es menester de donde parten y a donde se dirigen, que beneficios acarreen, que costos causan, cual será su resultado definitivo. Aplicando estas consideraciones al ferrocarril Central, le encuentro más conveniente y necesario que el del Sur. En efecto, de donde parte? de la Capital de la República, o sea del centro de las provincias del Carchi, Imbabura, Pichincha, Leon y Cuzcumburama, que adquirirán pronto y seguro bienestar. A donde y por donde se dirige? a Bahía puerto magnifico en el Océano, puerto que llegará a ser la escala obligada de los buques que atravesarán el canal de Panamá, ya por sus condiciones físicas, ya por su salubridad, pues ningún puerto de la costa colombiana podrá competir con Bahía, y nuestro Guayaquil, el cual, si es verdad, que es una ciudad floreciente y rica, como puerto no podrá competir con Bahía, por que no es sino fluvial, e inaccesible para los

60  
buques de alto bordo. - Además el ferrocarril va  
a atravesar la zona más fecunda de la Repú-  
blica y como por encanto creará en ella la agri-  
cultura y la riqueza. No se crea que estas con-  
sideraciones son aventuradas: el provenir jamás  
es aventurado en la vida de los pueblos. Repi-  
to que es demasiado importante el que nos fi-  
jemos en preparar un puerto en el Pacífico, pa-  
ra cuando llegue el día de la apertura del canal  
de Panamá; pues como en París me dijo el Sr.  
Don Clemente Ballén que es hombre de compe-  
tencia reconocida: algún puerto del Perú po-  
drá aprovechar de las ventajas del canal si  
nosotros no nos apresuramos a habilitar un  
buen puerto. - Volviendo ahora al ferrocarril  
Central, que de beneficios no promete a la Repú-  
blica poniendo en el puerto de Bahía las pro-  
ducciones de la serranía no solo para el abas-  
to de la Costa sino aun de los buques que allí  
hagan escala; pues Chile debe el principio de  
su grandera a que servía de escala a los buques  
que atravesaban el estrecho de Magallanes. No  
debemos descuidar este punto importante. -  
Guayaquil mismo ganará inmensamente, por  
que la zona de dauce a Chone será cultivada  
con sus capitales, y tendrá los productos de la  
Tierra a manos llenas ya que no dista de Ba-  
hía sino veinte horas. Ciertos que el ferroca-  
rril del Sur daría por de pronto un poco  
más que el Central, pero a la larga las ven-  
tajas de este serán estupendas; debemos conve-  
nir en que la nación no va a hacer el ferroca-  
rril buscando inmediata ganancia como cual-  
quier contratista, va a sacrificar algo de sus  
rentas, pero segura de que este sacrificio le da-  
rá en lo provenir el ciento por uno. El ferroca-  
rril del Sur atraviesa una zona que poco a ma-  
da tiene que dar en cultivo, al ferrocarril cen-  
tral le espera un campo virgen que produ-



61  
cira lo único que podemos exportar al exterior:  
los productos tropicales. Por lo demás no se crea  
que yo defiendo este ferrocarril como contrabata, la  
idea es la que me cautiva y entusiasma, pues se  
hallo que las actuales condiciones de aquella  
son contraproducentes a mi país, tampoco dare  
mi voto."

El H. Carbo Viteri: "Hago mía la observación  
del H. Arizaga, repitiendo que aunque en Europa  
hay mucho capital, no se conseguirá el bastante  
se para las dos empresas, luego que se prevean  
las competencias que se suscitaran entre ellas,  
se considera la pobreza del país y la necesidad de  
que los subvencione el Gobierno! esto que quiere de-  
cir un gran quebranto para la nación."

En cuanto a la nacionalidad del ferrocarril,  
ninguno más nacional que el del Sur, ya que  
este se pesa por la importancia y el número  
de poblaciones que une; mientras que el del Be-  
tro no junta sino la capital con el puerto de  
Pajabá después de atravesar una zona desierta.  
El porvenir que se promete con la apertura del  
canal de Panamá no compensará el aislamiento  
to en que habrán de quedar algunas provincias  
del interior, pues el cambio de los productos no  
se resuelve solo con algún puerto de la Costa  
no entre todas las provincias. - La Legislatura  
debe procurar en justicia el bien de toda  
la República y no favorecer a dos o tres provin-  
cias con perjuicio de todas las demás. No se  
perma que Guayaquil quede ladeado en el gran  
movimiento que produzca el canal de Pana-  
ma; no es un puerto tan interior que im-  
pida la entrada de los grandes buques, siem-  
pre será la ciudad importante de ahora, por-  
que es plaza comercial formada que tiene  
riqueza propia y por lo mismo atraerá el  
comercio puesto que este busca el mayor consu-  
mo y no los lugares desiertos. Las palabras que

67  
se han citado del Sr. Ballen son dictadas por el patriotismo: deca que todos los puertos de la costa ecuatoriana tengan puertos habilitados. Respecto de la producción, es incontrovertible que será mayor la del ferrocarril del Sur que apenas comienza ya podrá ayudar al pago de los intereses, mientras que el central en diez años dará apenas para la vida. - El argumento de que el ferrocarril del sur no tendrá gran porvenir por el hecho de atravesar una zona ya enteramente cultivada, es argumento a su favor por que quiere decir que explotará una riqueza ya existente, transportando más efectos; pues es algo aventurado y muy remoto eso de confiar en riquezas que están por crearse cuando hay las contingencias de su dificultad. - Es un hecho que el ferrocarril del Sur beneficia casi toda la República pues tocando en Sibambe, no será difícil unirle por medio de un ramal que atraviese el Azuay, con las provincias del Sur que por ahora quedan desfavorecidas. - Si mi nuestro adverso contra el ferrocarril Central no es por pasión ni por interés personal sino patriotismo, que si fuera por interés sería partidario de éste ya que mis pequeñas propiedades se encuentran en Daule, población que sería una de las más beneficiadas con solo construir un ramal que la una con la línea. En absoluto encuentro más conveniente el ferrocarril del Sur, pero en concreto no estoy por ninguno porque las condiciones de ambas propuestas son tan inaceptables que antes que la redención del país quiere decir su completa ruina.

Insistieron los H. H. Gómez de la Cruz y Arizaga en sus razonamientos anteriores, y el H. Ayala dijo: "Los H. H. Diputados que me han precedido en la palabra han considerado el asunto bajo un aspecto diferente: yo quiero tratar de él con la Arbitrética en la mano, con la elo-

63  
cuencia de los números. Reconozco como el que más  
la necesidad de un ferrocarril que una el interior  
de la República con la costa, pero también reconozco  
que no debe llevarse a efecto a costa de la vida del  
país. - El ferrocarril Central costará cosa de \$15.000.000  
y exigirá para el servicio de intereses la suma de  
\$9.000.000. Las aduanas de Manabí, el estanco del  
tabaco y el muelle de Bahía no producirán más  
de \$3.000.000 de manera que el déficit será de \$6.000.000.  
Podrá la nación contar con esta cantidad sin  
menoscabo de sus necesidades perentorias, sin que  
branto de su administración, sin sacrificar su  
vida? No el progreso que se compra con la vida  
no es progreso. El ferrocarril del Sur con los pro-  
ductos de los muelles, del estanco de la sal,  
del flete de transporte, &c., producirá como  
\$7.000.000 lo cual es una gran base para el pago  
de intereses. Esto en el terreno de la posibilidad  
que en el de la conveniencia ya se ha dicho  
bastante por los H. H. Arizaga y Carlo V. Pesan-  
do sin pasión estos argumentos, salta a la vi-  
sta que el ferrocarril del Sur es, hablando en ab-  
sacto el único verdaderamente aceptable."

El H. Polit: "Excmo Sr.: - Dos son los puntos más  
diversos entre sí que debemos considerar en la que-  
stión que nos preocupa: la importancia misma del  
ferrocarril de Bahía a la Capital y las condiciones  
bajo las cuales se nos propone el contrato. Después  
de largas y maduras reflexiones, acallando mis se-  
simientos y dejando hablar tan sólo mi razón y  
patriotismo, he llegado a convencerme de que, sino  
se varían las condiciones relativas al costo de la  
obra, esta no puede llevarse adelante, sin embargo  
de la grandísima conveniencia. Bien planteado  
está el debate por el H. Sr. Vicepresidente, quien  
impugna la construcción misma del ferrocarril  
sean cuales fueren las cláusulas del contrato,  
y asegura que el Ecuador no puede, no debe per-  
seguir en semejante empresa. Yo por el contrario,



64  
creo y sostengo que el camino de Bahía a Capital  
es el más adecuado, a la par que el más importante  
bajo el triple aspecto comercial, nacional y político.  
Basta hechas un vistazo a la carta geográfica  
de la República para convencerse de la ventajas  
técnicas de la vía; cuyas  $\frac{3}{4}$  partes se desarrollan  
desde Caraquez hasta Sto Domingo en un terreno  
de suave, por un alto de tierra, que no cruza nin-  
gun río sino apenas esteros insignificantes, meseta  
que jamás se anega y sirve de división de aguas a  
las cabeceras del Daule y del Quimindi. De Sto Do-  
mingo, cuya altitud es de 510 hasta San Floren-  
cio, situado al pie de la cordillera a 1460, la gra-  
diente en la longitud de 60 kilómetros no alcanza  
al 2%. Así pues el ferrocarril ha llegado, sin ma-  
yor dificultad a una jornada de distancia de Qui-  
to, cordillera de por medio, elevándose a una altu-  
ra sobre de la que tiene el Puente de Chimbo, desde  
donde comienza el ascenso de los Andes por la vía  
del Sur. Si comparamos ahora la mayor elevación  
que alcanza el camino en uno y otro caso, veremos  
que, según los datos exactos de los sabios alemanes  
Fres Reiss y Stübel, la carretera entre Guarante y Si-  
bambe sube a 3485 metros y el camino de Almagro  
a Chone, en Paquangalli, no se eleva sino a 3440;  
y aun la altura máxima del ferrocarril, según  
los estudios del Sr Director de Obras Públicas, no sería  
sino de 3350 metros. Así pues en el ascenso de  
la cordillera por el Sur, deben vencerse cosa de 2700  
metros, y por la ruta del Centro tan solo 1800 me-  
tros, los cuales con el 3% de gradiente se salvan en  
63 kilómetros y con el 4% en 47 kilómetros. Como se  
ve, será suficiente un esfuerzo del ingenio y del tra-  
bajo humano, y el ferrocarril estará ya en la Ca-  
pital, en el corazón de la República; al paso que  
el ferrocarril del Sur, aun después de puesto en  
Sibambe, comienza a descender y ascender alter-  
nativamente, para traspasar los nudos de Puma-  
chaca, Sanancagua y Cioquillo, que son otros tantos

cordilleras secundarias.

Demostrada la facilidad de la ejecucion, atendamos a la importancia de la via. Su punto de partida es la bellisima Bahia de Caraquez, el mejor puerto maritimo de nuestra costa y talvez en toda la costa del Pacifico del Sur; puerto, seguro, sano, inmediato, como muy bien se ha hecho ya notar, al canal de Panama. Indudable que, bajo estos aspectos, es superior a Guayaquil, puerto interno y fluvial, para cuya entrada y salida pierden los vapores dos dias de tiempo. A nosotros nos conviene, a todo trance, favorecer el puerto de Bahia; pero no se tema que por esto supra menguaba el de Guayaquil, emporio del comercio de las provincias meridionales y centro de un distrito agricola sumamente rico. Ahora, si miramos la direccion misma del ferrocarril, veremos que es, en cierta manera la que ha trazado con sabia mano la providencia divina. Atraviesa en efecto por el medio la faja de nuestro litoral, y aprovecha a todo el, no solamente a una misma seccion, como sucede con el ferrocarril de Tabacachi. Pasa por Sto Domingo de los Colorados, que bien puede llamarse el corazon, el nucleo de la Costa y cuya posicion tipografica no me canso de admirar, situado como se halla entre Bahia y Quito, entre Guayaquil y Esmeraldas, con el Daule y el Quivinda, que banan sus bosques feracisimos y son navegables desde las inmediaciones. Un dia vendra en que ese lugar privilegiado sea el centro de la explotacion agricola, del movimiento comercial de toda la costa, a la cual repito, mas que a la Sierra servira el ferrocarril.

Es notose que, si queremos costear siquiera en parte el camino de hierro con su propio rendimiento debemos escoger esta via, que apenas concluida hara desarrollarse por encanto los fecundos germines de riqueza, que encierran las selvas virgenes que cubren las tierras las mas fertiles de la Republica, segun la opinion del sabio profesor de Botanica

66  
R. P. Poduro, tierras que producen la caña de azúcar más jugosa y dulce en menos de ocho meses, el café, el cacao y tantos y tantos frutos tropicales. Preciso es desengañarnos, los productos de la meseta interandina apenas bastan para el consumo doméstico de sus habitantes; y no será el transporte de estos productos ni el de viajeros los que alcancen a costear un ferrocarril; necesitamos suscitar nuevas riquezas, poblar para ello la región más fértil del Ecuador; y una y otra cosa no se conseguirán sino por medio del ferrocarril Central. No se diga que este ferrocarril es de interés cantonal: siento verdaderamente que el clero ingenio del H. Sr. Diputado por el Araya se ofusque hasta el punto de lanzar semejante aseveración. Probado tengo que el ferrocarril de Bahía es el que más sirve al litoral, a todo el litoral. Por otro lado, una vez en Quito, no se aprovecharán de él inmediatamente como provincias de las más pobladas: Carchi, Imbabura, Pichincha, Leon y Cungurabua, y aun no temería decirlo, también la del Chimborazo. Un ferrocarril que sirve a ocho o nueve provincias de la República no puede llamarse seccional, no está reducido a los cantones de Sucre y de Mejía. Que todo ferrocarril, para llamarse nacional, debe llegar hasta la Capital, no admite sombra de duda.

La Capital además de ser la cabeza en la vida política del país es el mercado de mayor consumo entre las provincias interiores.

Por último en gracia de la brevedad y para no cansar la benévola atención de esta H. Cámara, indicaré tan solo la importancia administrativa del ferrocarril, cuya construcción bastaría por sí sola para pacificar a Manabí y dar completa seguridad a toda la República.

Antes de concluir, me permito presentar el testimonio imperecedero del más grande de los



ecuatorianos de Garcia Moreno, cuya bárbara y funesta muerte conmemoramos con amargo sentimiento el día de hoy, como herida mortal de la Patria que la dejó casi exanimada y que aún no acaba de cicatrizarse. Si, Garcia Moreno, cuando hubo hecho explorar el camino de Chone y conoció su grande importancia, se arrepintió de no haber emprendido en esta obra desde el principio de su mando. En los 3 últimos años de su vida, aplicó a esta obra todo el esfuerzo de su genio estupendo y de su brazo poderoso. Y si manos impías no hubiesen cortado el hilo de esta cara vida, ya el camino y aun el mismo ferrocarril estarían terminados hoy, y otra fuera la suerte de la Patria."

El H. Quevedo: "Ya se ha tratado de la cuestión en general, con extensos razonamientos. Volviendo a la primera cláusula que se discute, veo en ella que se concede por largo tiempo un privilegio, para proceder con seguridad, desearia que la Comisión informase sobre la persona del contratista, si es legal y formal."

~~El H. Estupirán: "Debemos suponer que el Sr.~~

El H. Gomez de la Torre: "Tengo autorización del Presidente de la República para informar que recibí un telegrama de la casa Forwood & Co., donde se confirma los poderes que el Sr. Clegg ha presentado en la otra Cámara: ambos documentos deben existir en secretaría."

El H. Estupirán: "Debemos suponer que el Senado no ha obrado de ligero al aprobar la contrata, y es una verdadera injuria dudar de la seriedad de sus actos. Es claro que ha de haber procedido sobre seguridades satisfactorias: en cuanto a la discusión anterior, vamos algo descaminados, pues parece que se trata de dos propuestas y no únicamente de que se debate."

El H. Quevedo: "No he pedido informe por averiguar al contrato, ni menos por desconfianza de la otra Cámara, sino por que deseo conocer por mi mismo la legitimidad de la personería del Sr. Clegg, para ver si debo aprobar esta cláusula y entrar así al"

centro de la discusión"

El H. Polit: " Los poderes de Forwood H<sup>nos</sup> y el telegrama a' que se refirió el H. Gomez de la Torre, bien nos pueden servir de base para la discusión, aun- que falten los poderes definitivos para firmar la contrata. - No por que desee la pronta discusión de este asunto quiere decir que yo esté a' su favor; al con- trario, desde ahora anticipo que las condiciones no me satisfacen y que sino se varían mi voto será ne- gativo."

A petición del mismo H. Polit se leyeron los pode- res y el telegrama de la casa de Forwood, y termi- nado el debate, se aprobaron los incisos 1º y 2º de la cláusula 1ª.

Puesto en discusión el 3º inciso, el H. Sr. Matute encargó la dirección de la Cámara al H. Crespo C., y observó el H. Arizaga que este inciso era un ver- dadero lazo para la República, por que dejaba a- bierto el campo para las reclamaciones diploma- ticas por parte del Sr. Palau, al dejar pendiente su contrata. Que debía suprimirse este inciso y sus- tituirse con otro que obligue a' dicho Sr. a' suscribir la nueva contrata.

Añadió el H. Quevedo: "Que comprendiendo esto mismo había hecho en 2º debate una indicación en este sentido. - Que obligar a' esto al Sr. Palau era lo más expedito para evitar un conflicto pos- terior."

Replicó el H. Velázquez: que la indicación del H. Quevedo era ilegal e' inconstitucional: lo 1º por que se le cohibía a' un procedimiento forzoso, lo 2º por que era contrario a' lo que prescribía el artº 63 de la Constitución.

Insistió el H. Arizaga en lo que observara antero- mente, y los H. H. Polit y Crespo C. añadieron que era justo y necesario que el Sr. Palau firmase la nue- va contrata, o' renunciara sus derechos anteriores, pues no estaba fuera del caso el que el fallo fuese adverso a' la República. - Que la nueva compañía debía, ade-

69  
mas, reconocer lo que aquel Sr. habia percibido a cuenta de su contrata.

Indicó el H. Noboa que el Sr. Palau renunciaba todos los derechos anteriores, y la nueva compañía se hacía cargo de la cantidad percibida por aquel. Que lo mejor sería que el Sr. Palau diese por terminado el juicio arbitral.

Entonces los H. H. Cuervo y Polit propusieron esta moción: "Que el inciso que se discute termine de esta manera. — Pero, para el inesperado caso de que el laudo arbitral fuese contrario al Gobierno del Ecuador, el Sr. Palau renuncia a todos los derechos que pudieran resultar de ese laudo a su favor".

Don Ignacio Palau se adhirió en todas sus partes al presente contrato, en constancia de lo cual y de la renuncia contenida en el inciso anterior, y de todos los demás derechos provenientes del contrato de 9 de agosto de 1887, suscribirá también la escritura que se celebre con la compañía."

Puesto en debate, dijo el H. Arizaga que, aunque en el fondo de la cuestión estaba de acuerdo con los H. H. Autores de la moción, sin embargo encontraba en ella el inconveniente de que subsistía el juicio arbitral que ya no tenía objeto.

Que mejor era redactarla en estos términos: "En lugar del inciso final del artº 1º se ponga el siguiente: — Como condición de este contrato, la de que Don Ignacio Palau, dando por resuelto el contrato de 9 de agosto de 1887, renuncie a todo género de reclamaciones contra la Nación, sin perjuicio de responder por las cantidades que tiene recibidas de las aduanas de Manabí, con sus respectivos intereses, para lo cual, y para el evento de no llevarse adelante el presente contrato, y de aplicarse esas cantidades para el pago de los intereses de la obra, obtendrá la nueva compañía, que el Sr. Palau y sus fiadores, suscriban la presente contrata". Apoyó esta moción el H. Gómez de la Torre.



Discutida brevemente entre los H. Ho. autores y los H. Ho. Vebáquez, Polit y Quevedo, quedó suspendida, por moción de los H. Ho. Estupinán y Villagómez que observaron debían tomarse datos e inquirir sobre el acuerdo de los contratistas en este punto de la cuestión.

El H. Crespo Coral levantó entonces la sesión por ser ya muy avanzada la hora.

En la página 67, línea 21 = testada = no corre.

El Presidente  
Carlos Matos

El Secretario.  
Joaquín Larrea L.

## Sesión ordinaria del 7 de Agosto de 1890.

Comenzó a las 8 1/2 a. m. estando presentes en ese momento todos los H. Ho. de la lista menos los H. Ho. Velázquez, Moscoso, Alban Meestanza, Montalvo J. Gómez de la Torre, Valdivieso, Maldonado, Estupinán, Campuzano, Ribadeneira, Sanlucas, Salazar y Panderas.

Se dio cuenta: 1.º de una solicitud del Concejo Cantonal de Babahoyo. - Pide que se le exoneré de los valores que adeuda al fisco por la cuota con que está obligado a sostener la policía rural.

2.º De un Oficio del Ministerio de Hacienda acompaña una nota del Gobernador del Guayas, y acompaña una petición del Sr. Cerranova sobre igual asunto al que anteriormente presentara. - Fue a la Comisión 1.º de Hacienda.

3.º De un Oficio del Ministerio de lo Interior. Comunicando que su Exclencia el Poder E. desea que la Cámara considere de preferencia el convenio adicional al Concordato.

4.º Otra del respectivo Ministerio, envía objetado el decreto que concede a los Colores Salesianos privilegio para establecer la luz eléctrica. - Los H. Ho. Polit