

26
cias se destinan para beneficio de los altos magistrados, y este es el único caso que no se ha observado tal costumbre, lo que prueba una vez más el sincero patriotismo del señor General Alfaro, y su honradez sin ejemplo. Así mismo manifestó el señor Franco, que el plazo pedido por los contratistas para la conclusión de la obra podían reducirlo a tres o cuatro años, pero que habían señalado seis por las eventualidades e inconvenientes que pudieran presentarse en la ejecución y cumplimiento del contrato.

Las otras cláusulas pasaron a tercera sin modificación alguna y terminando este debate, se levantó la sesión.

El Presidente de la Asamblea
H. Montenegro

El Diputado Secretario

El Diputado Secretario

Beliano Monge



Sesión ordinaria del 17 de Abril
de 1897

Primera hora

Presidencia del señor Abelardo Montenegro. —

Asistieron los señores Aguilar, Andrade (C. O.), Andrade (M. N.), Araujo, Mellano, Bayas, Bueno, Carbo, Cisneros, Cordero, Córdova, Coronel, Cuervo, Egas (F.), Egas (M. A.), Franco, Freile Z, Inturiago, Larriva, Montalvo, Montesiros, Morales Alfaro, Ontaneda, Oña, Paladines, Pareja, Penaherrera, Pozo, Reina, Roman, Rosales, Ruiz (J.), Ruiz (V.), Subia, Tera, Torres, Treviño, Ugarte, Vanegas, Vascones, Vera, Villacís, Viteri, Yépez y los infrascriptos Secretarios. —

Primer debate la primera de las bases para el contrato del Ferro-carril Trusandino del Ecuador, la cual dice:
"El señor Archer Herman por sí y en representación

de sus asociados, se compromete a organizar una Compañía de Ferro-carril en los Estados Unidos, como también a tomar por su cuenta y a la par las acciones que se mencionan y describen en este contrato, y proporcionar el capital necesario para construir el Ferro-carril desde el Puente de Chimbo hasta Quito, poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chimbo, y construir además una sección desde un punto cercano a Guayaquil, en la ribera de ese lado hasta Durán, incluyendo estaciones, terraplenes, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil para el uso exclusivo de la Compañía.

El señor Pinaherrera. — Cuando se dio la segunda discusión de las bases que hoy se han sometido a tener debate, hice presente algunas indicaciones, que hoy debo elevarlas a proposición; pero antes de esto permitaseme protestar contra las inyecciones de aquellos que, con el propósito de manchar la honra ajena propalan la especie de que hago oposición a la obra del Ferro-carril suscitada por intereses bastardos. Mis antecedentes políticos rechazan tan infame imputación de los que por su degradación no pueden convenir en que nadie tenga honra reluciente. Soy partidario entusiasta de la obra del Ferro-carril porque con este vendrá, según lo ha dicho la Comisión en su informe, la redención política, moral y económica de la Patria: confieso que en el señor General Alfaro hay el más vehemente y desinteresado deseo de que dicha obra se realice; y aunque hay en mí el deber ineludible de coadyuvar con ardoroso empeño a ese patriótico fin, no obstante, todo esto no me impide procurar que el contrato se celebre en las condiciones menos onerosas para el Ecuador, en la forma digna y decente que exige la intervención de los altos Altos funcionarios del Gobierno. Al proceder de esta manera no hago otra cosa que cumplir fielmente el encargo que me hicieron mis representantes y vuelvo a repetirlo es norma para mi conducta el proceder con lealtad a mis principios, aunque por esto deba despertar la ira y maledicencia de mis detractores.

En primer lugar, en la base primera, se principia por dar a conocer que el señor Harman tiene asociados; y después de esto se alega que dicha empresa se compromete a organizar una sociedad. Si hay asociados claro es que la Compañía debe hallarse ya establecida y el en representación de esta que ha contratado con el señor Harman; y no sé que objeto haya en establecer otra Compañía. Si los asociados son los que deben formar la Compañía, no comprendo porque se anote como base del contrato del Ferro-carril que el señor Harman sea obligado por sí o en representación de otros a construir el Ferro-carril; y no se halle en la expectativa de ver frustrada toda esperanza y que sea estéril todo lo que se halla pro-

acordado, porque al expresado empresario no le sea posible organizar la sociedad.

En segundo lugar, el señor Harman, según expresa el tenor literal de la cláusula primera, se obliga a tomar a la par y por su cuenta las acciones, y en consecuencia dar el dinero necesario, pero no a construir el ferro-carril de Chimbo hasta Quito, siembargo de que conviene en mejorar la vía de Chimbo a Durán y a construir la sección de Durán a Guayaquil. Juzgo que ninguno afirmará que el objeto del Gobierno sea buscar otra Compañía para la construcción del ferro-carril de Chimbo hasta Quito; y que algunas otras cláusulas del contrato dan el conocimiento de que este contrato tiene por principal objeto la construcción del ferro-carril. Por eso, pues, es necesario que esta primera base del contrato contenga clara y expresamente todo lo que debe ser materia de la obligación de Harman, así en cuanto a la obra del ferro-carril, como por lo que concierne a la factoría y muelle; porque las primeras deben establecerse no solo en Guayaquil sino en los demás lugares convenientes, y el muelle no debe destinarse para el uso exclusivo de la Compañía sino del ferro-carril.

Es necesario, pues, que se obvien todos estos inconvenientes, redactándose esta importante cláusula primera de tal modo que consten con toda claridad las obligaciones del señor Harman.

El señor Paladines. — No pensaba tomar la palabra en el presente debate; pero siendo el asunto de gran trascendencia, de vida para el país, debemos aceptar en todas sus partes las presentes bases contenidas en el Mensaje del Ejecutivo, porque en ellas se ve lo conveniente para la nación; y ninguno de los contratos de esta naturaleza de las administraciones pasadas, donde ha habido mala fe emboscada, como los de los condes d' Osta, Kelly, Stagg & Co., en los que solo se ha buscado el provecho para ellos y nada de ventajas para el Ecuador al que le han usurpado las rentas de las sales y parte de las de Aduana. En el periodo pasado, el señor Cordero, pasó un Mensaje a las Cámaras y, si mal no recuerdo, les decía: "Honorables Legisladores, debéis aceptar el precio de \$/63,000 por cada kilómetro." Ya veis señor Presidente, como se hacían los contratos en épocas anteriores; esto sí que era para que se arruinara el país; pero en las presentes bases que estamos, son benéficas y manifiestas las ventajas para la República y debemos cerrar los ojos y aceptarlas sin ninguna objeción. Verdad y cierto, que no está puesto el valor de cada kilómetro en las presentes bases, pero el Poder Ejecutivo tiene poder cuando llegue el caso, de-

pues que los señores Harman y sus asociados estudien la línea: entonces el señor Harman y el Poder Ejecutivo arreglarán el precio de cada kilómetro o de cada milla o de toda la línea equitativamente. Ahora señor Presidente, el señor General Alfaro se halla con el mayor desprendimiento y buena fe en darnos Ferro-carril sin que el país sufra menoscabo de sus rentas sin que por esto deje de atender a las demás necesidades que tiene la Nación. Creo señor Presidente, que debemos manifiestamente aceptar las bases en discusión; y a no hacerlo, estoy convencido de que no tendremos nunca línea férrea que ponga en comunicación el litoral con el interior; y no se escapará a la vista de la Honorable Asamblea las grandes ventajas que reportará al Comercio y a la Agricultura esta comunicación.

El señor Egas (R). - Después de expresar que cumplía con el deber de Diputado de la Nación al manifestar con franqueza sus opiniones en tan delicado asunto, sin tener en cuenta el desagrado que ellas pudieran tal vez producir en el ánimo de alguno, ni preocuparse de las versiones que se hicieran, manifestó con la lectura de la base primera, única puesta en debate, que allí se comprometió el señor Harman, por sí y en representación de sus asociados a organizar una Compañía de Ferro-carril en los Estados Unidos, a tomar por su cuenta y a la par las acciones que se mencionen más adelante y a proporcionar el capital necesario para construir el Ferro-carril desde el puente de Chumbo hasta Guayaquil y para las demás obras que en seguida se determinen.

Siendo la esencia del contrato, la construcción del Ferro-carril, y no el que se organice una Compañía, ni se tome acciones a la par ni se proporcione el capital que fuere necesario para las obras, manifestó que se hacía necesario se expresara terminantemente, que la Compañía se obligaba también a construir el Ferro-carril, y las demás obras puesto que sin esta aclaratoria había lugar a dudas e interpretaciones sobre la primera base, en la cual se concentran los puntos de obligación contraída por los empresarios.

Expuso, así mismo, que la última parte de la citada base habla de muelles y factorías que deben construirse en Guayaquil, pero que no se dice cuantos puedan ser esos muelles ni cuantas las factorías; y que a más de lo indeterminado de ese número, parece que convendría más bien establecer factorías no solo en Guayaquil, más también en los demás lugares que el buen servicio lo exija.

Manifestó por último, que no debían economizarse palabras que fijen los términos precisos de la obligación y disipen cualquier duda o dificultad que pudiera ofrecerse después.

El señor Pareja. - No pueden ser más claros

los terminos de la base primera en la que se leen estas palabras..... y construir, además, una sección, etc..... Esto pues indica que el señor Harman se compromete a construir el ferro-carril desde el puente de Chimbo a Guato, compromiso a que no se obligaria quien no proporcionase dinero.

El señor Freviño. - Tambien haré presente, como el señor Peñaherrera, que me importa muy poco lo que se diga de mí por sugerencias de espíritus apasionados, por que procedo de acuerdo con mi conciencia.

Yo he encontrado claras las bases del contrato y me extraña que los señores Peñaherrera y Egas (H) paren la atención en la primera de ellas y no en la 15ª que dice:

"El ferro-carril estaria concluido dentro de seis años desde la fecha de este contrato, etc....."

La base 16ª dice tambien:

"Si el señor Archer Harman y sus asociados no principian los trabajos dentro de un año, desde la fecha de este contrato, pagaran una multa de cinco mil pesos oro por cada mes de demora; y si despues de cumplido un año no se emprende todavía seriamente en dichos trabajos, sin perjuicio de la multa estipulada, perderán Archer Harman y sus asociados, al terminar el segundo año, el depósito de quinientos mil pesos oro que pasará a ser propiedad del Ecuador y se tendrá por rescindido el contrato:-"

¿ A qué, pues, estas estipulaciones, si no se obliga el señor Harman a construir el ferro-carril ?

El señor Yepiz. - Iba a manifestar lo mismo que ha expresado el señor Freviño, esto es, que expresando claramente la cláusula 16ª que es el señor Harman y sus asociados los comprometidos a hacer el ferro-carril, importa poco que en la cláusula primera no haya una clarísima expresión. - El hecho de haber dos partes contratantes, en cada uno se compromete a algo: la cláusula 16ª que es expresa, y las disposiciones del Código Civil acerca de la interpretación de los contratos, deben dejar tranquila a la Asamblea, pues no hay abogado que no sepa, que versando acerca de un objeto sobre el cual recae la voluntad de los contratantes, no es difícil explicar una cláusula por otra y cada una por las demás, dando esta explicación recíproca el resultado de la claridad que suele buscarse.

El señor Peñaherrera. - Si puede ser disculpable que una persona no versada en la ciencia del derecho razone como lo ha hecho el señor doctor Yepiz, no cabe tal disculpa a favor de este ilustrado abogado, por que este señor no puede ignorar que si las cláusulas de un contrato se han de interpretar unas por otras de manera que haya entre estas las debidas correspondencias y armonía, no debe ig-

novar tambien que en cada contrato hay cláusulas que son las principales y que las otras, como consecuencia secundaria, deben tener inmediata dependencia de esas, motivo por el cual las bases secundarias deben ser interpretadas segun el sentido de las que son principales. En la base primera consta que el señor Harman se obliga no solo a dar el dinero sino a hacer una parte de la linea ferrea y a componer otra parte, luego pues, si en las cláusulas a las que se ha dado lectura, se habla de construccion de incumbencia del empresario, debe entenderse el que estas son aquellas a que Harman esta obligado segun la cláusula primera. Para evitar tanta confusion y motivos de serias desavenencias propongo, con apoyo del señor doctor Egas (H), la mocion siguiente:

"El señor Archer Harman por si y a nombre de la sociedad que puede ser organizada por aqui en los Estados Unidos con el nombre de Compañia Ferrocarrilera del Ecuador se compromete a construir el Ferro-carriil desde Chimbo hasta Quito, una seccion desde un punto inmediato a Guayaquil hasta Duran, a poner en buen estado de servicio el que existe entre Chimbo y Duran, y a construir las oficinas de estacion y factorias en Guayaquil y en los demas lugares convenientes y a dar el buen material rodante; proporcionando, en consecuencia, el capital necesario para todas estas obras. Se compromete ademas a dar el capital necesario y construir un muelle en Guayaquil para el uso exclusivo del Ferro-carriil".

Fue sometida a debate

El señor Freixas. — Con la mocion que acaba de proponerse, se crean dificultades para la construccion del Ferro-carriil. No es necesario ser abogado para examinar el sentido de cada una de las bases que son como las partes de un todo que se completan. La 6ª dice asi:

"El Gobierno del Ecuador conviene en pagar a la Compañia del Ferro-carriil, ademas del seis por ciento anual de intereses y el uno por ciento anual de amortizacion, cualquier deficit que resultare en los gastos de explotacion del Ferro-carriil, deducida la entrada bruta que produzca el trafico de la linea, a contar desde que la Compañia emprenda en los trabajos de construccion de Chimbo hasta adelante, hasta seis años después de puesto el Ferro-carriil en Quito".

Es claro, clarisimo el sentido de esta base; luego es la Compañia la que va a construir el Ferro-carriil.

El señor Torres. — A los autores de la mocion les sorprende que la Compañia se formó para proporcionar el dinero con que se ha de construir el Ferro-carriil; y no que lleve el nombre de "Compañia Ferrocarrilera del Ecuador", como ellos pretenden que se llame, sin que haya derecho para exigirles tal cosa.

El señor Vascones. — ¿Se quiere o no que se haga el Ferro-carriil? Si; luego no deben modificarse las bases, —

268
que son claras, porque de lo contrario la Compañía que forme el señor Harman no podrá construir el Ferro-carril; i si para ello habia que buscar otra Compañía; y esto no lo creo muy posible; de tal modo que vamos a quedar condenados a ser un convento grande y nada más; no habra luz en el país, y la unión de la familia ecuatoriana no pasará de ser una ilusión. Si las bases del contrato fueran onerosas para la Nación yo no las aceptaria; pero no siéndolo, estoy por ellas, sin que se hagan modificaciones de ningún genero. Por lo expuesto, negaré la moción del señor Peñaherrera, modificatoria de la primera base.

El señor Peñaherrera. — Me admira que el señor Vascones impugne la moción, asegurando que esta modifica la base primera, cuando el mismo señor Vascones afirma que debe entenderse esta base en el sentido de que el señor Harman se impone la obligación de construir el Ferro-carril de Chimbo a Quito.

Si en la moción propuesta por mí no se hace otra cosa que consignar expresamente esta obligación del señor Harman i donde está la modificación que tan calurosamente la impugna el señor Vascones? Si este señor supone que aun siendo justa la modificación que yo pretendo, no es admisible porque modifica la base primera, entonces aparece lo absurdo del supuesto en que se funda dicho señor, quien supone que esta Asamblea no puede hacer variación alguna en las bases del contrato, y que debe aprobar este tal como ha sido presentado. i Este comportamiento es compatible con la dignidad de la Asamblea liberal? i Ha de afirmarse que lo debemos aprobar todo sin observaciones, ni reparo alguno, cuando están ostensibles los defectos que he indicado? i Que objeto legal y digno debe llenar esta Asamblea?

Fengo para mí que Harman y sus asociados no han venido al Ecuador con el exclusivo objeto de hacernos bienes aun con sacrificio de sus intereses. En los Estados Unidos hay hay plétora de capitales, que no obtienen en ninguna industria la remuneración de un seis por ciento, y claro está que por más honorable que sea el señor Harman y decidido por la prosperidad del Ecuador, su propósito es el de dar buena colocación a esos capitales, obteniendo las pingües garantías que se conceden a quienes en el contrato. No estamos señor Presidente, en el caso de aceptar todo lo que pida el señor contratante sino que en guarda de los intereses de la Patria y del honor y decoro del mismo Gobierno, debemos buscar se establezcan las condiciones menos gravosas para la construcción del Ferro-carril, y que el texto del contrato, que ha de pasar de los límites de la República no haga incurrir en

caso de menos valer a los que han intervenido en la confección de aquel.

El señor Vascones. — Si el señor Penaherrera dice que su moción no modifica a la base primera: ¿para qué la propone? ¿por qué no deja la base tal como está? ¿tanto más, cuanto que en las subsiguientes se explica con claridad que el señor Harman ha de construir el ferro-carril?

El señor Franco. — Se comprende muy bien que la construcción de un ferro-carril no es obra literaria, sino un hecho práctico. La propuesta se ha presentado en un idioma extranjero del cual se ha vertido al nuestro para que se entienda. Respecto a lo que se dice que el señor Harman no ofrece sino el dinero para el ferro-carril, pero no construir este, diré que los Honorables Kelly, d'Osba, Thoret y otros que han venido, no ofrecieron dinero, sino que se comprometieron a construir el ferro-carril, contentando así a los gobernantes y Congresos de esa época y ya hemos visto el éxito de esos contratos.

Parece que los autores de la moción no han leído toda la propuesta del señor Harman, porque, de otra manera, habríanse convencido de aquel señor no solo proporciona el dinero sino que también se compromete a construir el ferro-carril. La moción, pues, contraria todo el sentido de la base primera, y me hace suponer en los que la han propuesto, ignorancia o mala fe. +

El señor Ruiz (V.). — El objeto principal del contrato es la construcción del ferro-carril, luego esto debe expresarse clara y terminantemente en la base primera. —

El señor Egas (M. A.). — La decepción sufrida por el mal éxito de los contratos anteriores debe hacernos hoy provisionales, y puntualizar en la base primera todo lo que es objeto del contrato que trata de celebrarse con el señor Harman. Por este motivo, daré mi voto a favor de la moción que se discute y de todas las que tiendan a dar mayor claridad al contrato. Cuanto a la alusión hecha al Congreso de 1885, diré que asistí a él como Diputado y tuve la honra de hacer una moción por la cual se modificó la base segunda de la propuesta presentada por el señor Kelly. Objetada por el Ejecutivo mi modificación, la Cámara de Diputados trató de insistir en ella; más por desgracia se clausuró a tiempo el Congreso, y el contrato pasó sin la modificación, y si más tarde la mala fe se puso de manifiesto, no fue por culpa de aquel Congreso.

No debemos querer ferro-carril a troche y moche, aun con peligro de perder la autonomía nacional.

El señor Ferán. — Debo explicar aquello a que alude el señor Penaherrera. Dije yo en días pasados que debía concederse a los Diputados el derecho de pedir explicaciones.

270
mas para que pudieran hacer ley en cualquiera asunto y votar con pleno conocimiento de causa; pero no he dicho, para hacer modificaciones. Respecto de las bases, cada uno puede votar como le parezca, y sin dar margen a discusión alguna muchos Diputados interesados por el Ferro-carril habrían votado ya por la propuesta, sin decir por esto que la forma literaria de las cláusulas aguste nuestro espíritu. Yo estaría porque se hicieran modificaciones a las bases, si pudiese la Asamblea hacerlas; mas como el contrato ha venido para que se acepte en lo tocante al fondo, solo debemos concretarnos a aceptarlo o negarlo. Dice el señor Peñaherrera que su moción no es modificatoria de la primera cláusula sino aclaratoria; pues bien, como el señor Ministro de Hacienda ha intervenido en la formación del contrato, lo justo es que el mismo se ponga de acuerdo con los empresarios para hacer las aclaraciones convenientes; y a este efecto debe incitarse al Poder Ejecutivo para que tome en cuenta las indicaciones que se hagan en el curso de este debate, para cuando llegue el caso de perfeccionar el contrato. Aunque los capitales estén repletos en los Estados Unidos o en Europa, como dice el señor Peñaherrera, no creo yo que se hace gran favor dándoles nosotros colocación, pues los capitales no se ponen sino donde se los garantiza; y tratándose de llevar a cabo la obra más grande de que necesita el Ecuador para su progreso y engrandecimiento, no debemos fijarnos en cosas que nada significan.

Con el apoyo pues de los señores Paladines, Renna, Andrade (en. n.), Cordero, Bayas y Váscos, hago esta moción:

"Que el Ejecutivo tome en cuenta las observaciones que se hagan en el tercer debate del contrato sobre el Ferro-carril, para que al celebrar la respectiva escritura procure la mayor claridad en las cláusulas de la estipulación, y el orden en que deben estar colocadas."

Fue sometida a debate

El señor Pareja. - Creo que para evitar todo inconveniente, debe ponerse en la base primera, en vez de para construir el Ferro-carril, y construir el Ferro-carril.

El señor Yepez. - La moción del señor Farián para que se aclare la cláusula primera no me parece muy conveniente. La cláusula está clara "Archer Harman por sí y en representación de sus asociados se compromete a..... varias cosas, tales como a organizar una Compañía de Ferro-carril; a tomar por su cuenta las acciones, a proporcionar el capital, a poner en buen estado la parte de Durán a cinco etc., y no porque el verbo comprometerse venga rigiendo varias oraciones, por hacerse uso de un acindolon puede creerse que falta el compromiso de hacer el Ferro-carril, que es por

decirlo así el tema, la base principalísima del contrato, muchas veces expresado en él, en terminos absolutos y clarisimos; como los de la cláusula 16^a. Francamente, creo, señor, que alegar oscuridad sin haberla es más bien un defecto subjetivo, pues tratandose del objeto, a mi me parece evidente.

El señor Egas (H). - Creía yo que al someterse a la aprobación de la Asamblea Nacional las bases del contrato, estaba autorizada por el mismo hecho para discutir las y no solo modificarlas, aclararlas, añadir las, etc., mas tambien para desechas las en todo o en parte si es que así juzgare conveniente a los verdaderos intereses del país. Si pues no ha de modificar ni aclarar nada, como se asegura, inútil sería continuar discutiendo lo mismo que se dice no es susceptible de discusión.

Pero yo quisiera saber de donde venga a la Asamblea el derecho de aprobar o no esas bases si no tuviera necesariamente el de aclararlas o modificarlas. Creo que no está ni puede estar en la penosa disyuntiva de pasar por todo o desaprobar sin añadir, suprimir sin sustituir palabra alguna; al contrario, puede aprobar, pero con las modificaciones que quisiera hacerlas; puede desear si no se aceptare lo que añada, explique o aclare.

Se quiere dejar todo al Poder Ejecutivo para que, como meras indicaciones o asuntos de pura redacción juzgue o proceda, talvez discrecionalmente; pero con esto no haría otra cosa que reconocer en él una facultad de que no se cree investida ni la Convención. Si ésta no pudiera hacerlo por sí, tampoco lo podría por remedio de otro. Además, parece que no sería muy atinado confiar en que se aclare o corrija lo que el mismo ha presentado como claro y correcto. -

Cuanto a las observaciones gramaticales que he oído, yo no sé porque se desconozca que las palabras se comprometen (hablando del señor Harman) a organizar una Compañía, a tomar por su cuenta las acciones y a proporcionar el capital necesario para construir el Ferro-carril y las demás obras que se mencionan en la primera base, están determinando los únicos términos precisos del compromiso, el cual no se extiende, segun esas palabras, al de construir el Ferro-carril, y se limita al de proporcionar el capital necesario para construirlo: lo cual es muy diverso.

No ha contestado en manera alguna a mis otras observaciones, a lo indeterminado del número de muelles y factorías de que se habla en la primera base, y a la conveniencia de que esas obras se construyan no solo en la ciudad de Guayaquil, sino tambien en los demás lugares que exija el servicio público. -

Por lo demás, las varias explicaciones e interpretaciones que se hacen, recurriendo para ello a otras bases, distintas de la primera de ellas, están justificando mi deseo de que se aclare todo y se determine todo desde el principio, a fin de evitarse la

276
necesidad de hacer esfuerzos para encontrar en otros puntos el verdadero sentido de las cláusulas, el orden lógico de las ideas, que ahora pudiera encontrarse en las primeras líneas; después, es decir, cuando se haya celebrado el contrato, se ha de recurrir tal vez a las mismas o diversas interpretaciones y dificultades. Parece mejor que ahora se alejen las dudas y se disipe cualquier ambigüedad o indeterminación, como las apuntadas ya y las que haré presentes al tiempo de discutir las otras bases.

El señor Pareja. — Con el apoyo de los señores Cueva y Torres, hizo esta moción:

Que en la base primera en vez de las palabras, para construir, se diga y construir, quitando la y previa al verbo proporcionar.

El señor Presidente. — Como cuestión previa, dispuso que continuase el debate sobre la moción del señor Ferrán, por ser modificatoria de la que acababa de proponer el Sr. Pareja.

El señor Ferrán. — He hecho la moción porque el medio propuesto por el señor Pareja, es sencillito para obviar dificultades respecto de la primera cláusula; pero como en las demás cláusulas podrían hacerse observaciones, no solo respecto de la claridad de ellas, más también al fondo, lo mejor es, para evitar toda discusión que el Ejecutivo se ocupe de las que se refieren a la claridad. Se duda de la honorabilidad del Gobierno acaso, por qué no se recuerden algunos hechos, que revelan su patriotismo y desinterés? Ayer el Ejecutivo manifestó el deseo que tenía de que se nombrase una Junta para que administrase el ferrocarril porque el no quería administrarlo; y, que se dijese que aquella podía resultar una nueva argolla, y se negó dar al Ejecutivo el auxiliar que pedía.

El señor Egas (P.) quiere llevar las facultades de la Asamblea a más allá de sus límites. Debemos discutir las bases para aprobarlas o negarlas, como he dicho ya; pero no digamos que hay que aclararlos porque esto mismo significa que se han comprendido las cláusulas, pues, si no fuesen claras no podrían comprenderse. Por qué podemos siempre, cuando con las simples indicaciones el Ejecutivo conseguirá de los empresarios que se satisfagan los deseos de la Asamblea? No nos paremos, pues, en palabras y apunchemos mi moción.

El señor Bayas. — He apoyado la moción porque juzgo ser la más correcta y, lo único que en mi concepto podemos hacer de una manera legal. Se ha dicho ya con razón, que el contrato que se trata de realizar es bilateral y, por lo mismo, la misión de la Asamblea solo se extiende a aprobar o rechazar en su esencia las bases formuladas —

27
por las partes contratantes, toda alteración en la forma, relativa a dar mayor claridad a las bases no puede hacerse sino por los contratantes, de común acuerdo. Estando, pues, conformes la Comisión encargada del estudio de las bases y la Asamblea toda en que estas son convenientes a la Nación, cualqu coasta modificación tendiente a dar mayor claridad a las bases o a establecer el orden regular de su colocación, debe ser encomendada al jefe del Poder Ejecutivo.

El señor Peñaherrera. — La contradicción en que me lleva a incurrir el doctor Ferán, es más palmaria al afirmar hoy que la Asamblea no es la autorizada por la Ley para contratar, cuando en la sesión anterior se opuso a que se encomendara algo a la Comisión, porque dijo que la Asamblea debía hacerlo todo. La facultad de aprobar o no los contratos que los haya iniciado el Ejecutivo implica necesariamente la facultad de exigir que ciertas cláusulas de este se modifiquen en tal o cual sentido, y no tan solo la de aprobar o negar el contrato de una manera absoluta. Por esto, procedemos al arreglo de la Ley que pedimos que se aclare o se modifiquen las bases propuestas, y esa claridad cumple a la buena fe de los contratantes. No se hagan inculpaciones infundadas en contra de lo que vengo sosteniendo porque juzgo que todos estamos en el caso de proceder con sujeción a los principios de la Ley y a los dictámenes de la conciencia, y así procederan los preopinantes aunque ellos afirmen en contra de lo que yo exijo, esto es, que haya claridad en donde todos no pueden por menos que reconocer oscuridad en la redacción.

El infrascripto secretario Coral. — No estaré por ninguna de las tres mociones; pues ellas no tienen el espíritu práctico de que deben estar animadas la Asamblea. La del señor Peñaherrera introduce modificaciones notables en las cláusulas y al aprobarla, se echaría por tierra todo el contrato, una vez que el señor Harman se vería obligado a presentarlo de nuevo esto es si quiere; y, sino las negociaciones fracasarian. La del señor Pareja entraña una sutileza que no debe ser tomada en cuenta; y la del señor Ferán tiende a privar a la Asamblea de un derecho que a ella solo le concierne; pues nada se sacaría en limpio concretándose solo a mandar al Ejecutivo indicaciones con la condición de que si quiere las acepte, pues sino las acepta resultan vanas estas discusiones.

El señor Yepez. — Opino lo mismo que el señor Coral, esto es, no estoy por ninguna de las tres opiniones que acabo de oír. — No por la del señor Peñaherrera, porque los terminos en que ha redactado la modificación del artículo primero, lo deja por demás deficiente: le parece que el muelle o muelles que hiciera la Compañía, no solo serian ocupados en objetos del ferrocarril sino que su uso seria extendido a otros fines. Expone, pues, el

274
señor Peñaherrera la aceptación del mismo contrato con restricciones, que pueden muy bien ser rechazadas. La opinión del señor Pareja, de cambiar la conjunción para, que es final con la conjunción y, que no haría más que enlazar la oración anterior con la que le sigue, no da el resultado que el busca, es decir, la persona agente del Ferro-carril, porque ella está expresa al principio y rigiendo al verbo principal que es el de comprometerse - en estos precisos términos se compromete, el cual verbo es el determinante de las diferentes oraciones de infinitivo que continúan unas veces con preposición y otras sin ellas. La última, la del señor Ferán sería la mejor; pero tiene el defecto de imponer al Ejecutivo las indicaciones y modificaciones, que cada cual pretende introducir, lo que significa una mutación completa de las bases ya acordadas, bajo la condición de aceptarse o no de un modo rotundo. Ella podría aceptarse, si se conviniera en que las indicaciones fueran al Ejecutivo bajo la condición de ver si pueden caer, y no de otro modo. -

El señor Ferán. - Mi moción tiene por objeto ganar tiempo, y con ella no se comete la inconsecuencia que cree el señor Peñaherrera. Cualquiera modificación que se haga al fondo o a la forma de las bases significa que el contrato no ha de aprobarse como se ha propuesto. Según la Carta Fundamental toca a la Asamblea solo aprobar este, pues las modificaciones deben hacerse de acuerdo con la otra parte, porque el contrato es bilateral, y como el Ejecutivo es el que ha de perfeccionarlo, le corresponde a él hacer las modificaciones. Me extraña que siendo conveniente el contrato, sin embargo no se lo apruebe solo por atender a la forma, retardando así el asunto. Mi moción es clara, y se refiere solamente a modificaciones relativas a la forma; y no habiendo el peligro que cree encontrar en ella el señor Yepes, debemos discutir solo el fondo del contrato.

El señor Cisneros. - Sometidas a la aprobación de la Asamblea las bases del contrato para la construcción del Ferro-carril trasandino, perfecto de hecho tiene para hacer las alteraciones que crea convenientes ya en la forma, ya en el contrato mismo; de otra manera y tratándose de un asunto tan importante desempeñaría la Convención Nacional el triste papel de mero automata; pero la moción del señor Ferán que se propone solamente dejar que el Poder Ejecutivo emplee en la redacción de las cláusulas del contrato las palabras adecuadas para conocer la intención de los contratantes y aun esto procurando arreglarse a las indicaciones de la Asamblea, lo creo =

27
muy conveniente para no perder un tiempo tan precioso en discusiones estériles e inacabables; por otra parte, no veo que la moción envuelva peligro alguno, pues, no debemos llevar tan al extremo la susceptibilidad que creamos que el Poder Ejecutivo no haya de emplear palabras adecuadas para la recta inteligencia de un contrato de la importancia del que nos ocupa. En cuanto a las modificaciones que digan relación al contrato mismo, esas, si, deben ser discutidas y aprobadas para que sirvan de norma invariable al Poder Ejecutivo.

El señor Subia. — No estoy de acuerdo con el señor doctor Cisneros, con respecto a la moción del doctor Ferri porque el Ejecutivo está o no obligado a tomar en cuenta las indicaciones de la Asamblea: si lo primero no es verdad que surte el mismo efecto, desde luego que con este proceder manifiesta que su aprobación es en este sentido, y que la otra parte contratante debe, si quiere, perfeccionar el contrato conformándose con las indicaciones propuestas: si lo segundo, ¿que se han de reducir nuestras funciones? A despojamos del carácter que verdaderamente nos corresponde como Cuerpo Legislativo, convirtiéndonos puramente en simple consejeros del Ejecutivo, sin atribución ni resultado práctico de ninguna clase y, en definitiva, sin más honrosa obligación que aprobar incondicionalmente el contrato propuesto y debiendo, para ser lógicos, hasta renunciar el derecho de disentir por inconducente, contentándonos simplemente con autorizar ampliamente al Ejecutivo para que ejerza nuestras funciones.

Mas todavía: si consideramos no ya como modificación el caso propuesto, sino como una aclaración, habremos de consentir en que es preciso aprobar sin siquiera indagar por su sentido; pregunto yo si procederíamos de igual manera si encontrando un error tipográfico o todas luces manifiesto, no nos veríamos obligados a reformarlo, o llevaríamos al extremo nuestro sagrado respeto, que le prestaríamos nuestro consentimiento. Es, pues, innegable que aprobar esta moción es no solo absurdo sino hasta desdoroso.

El señor Bayas. — No es así señor Presidente; nosotros nos encontramos ahora en el ineludible deber de aprobar las bases presentadas, si acaso juzgamos que ellas en su esencia son convenientes a la Nación, o de negarlas, en el caso contrario. Todo defecto en la redacción o colocación de las bases debe encomendarse al Poder Ejecutivo, que es una de las partes contratantes, para que, se acuerde con el representante del Sindicato, que es la otra parte, proceda a efectuar solo la mejor redacción de las bases. Lo mejor en mi concepto hubiera sido que hubiésemos discutido las bases enan-

286
do se hubiesen presentado todas ellas, como lo expresé en la anterior sesión; más ya que esto no resolvió la Cámara y, tratándose solo de la claridad, de las hoy presentadas, es más correcto que haga esto el Ejecutivo.

El señor Cuñeros. — En tratándose de simple redacción, de emplear una palabra en vez de otra, para explicar la mente de los contratantes, que ya nos la dan al conocer las cláusulas principales del contrato, aunque no estén colocadas en orden rigurosamente lógico, ni es asunto tan importante que digamos, ni es lo mismo que estas aclaraciones las haga el Poder Ejecutivo a la Asamblea pues esta no puede ponerse de acuerdo con el otro contratante para hacerlas; mientras que el Poder Ejecutivo que tendrá presente al contratista las hará con más facilidad y previo acuerdo: además, si nos ponemos a discutir sobre que convenga emplear una palabra en vez de otra, nunca acabaremos.

El señor Egas (H). — Todas o la mayor parte de las razones que he oído se fundan en un supuesto, a saber, en el de que se trata ahora de un contrato ya ajustado entre las partes. Por esto es que se alega lo bilateral de él, y por lo mismo lo inalterables que se hacen sus cláusulas y hasta sus palabras, por solo el querer de uno de los interesados. Pero si nos fijamos en que estamos discutiendo las bases para un contrato, que puede celebrarse o no, según sea la resolución de la Asamblea Nacional a este respecto, es indudable que la fuerza de esos razonamientos desaparecen en lo absoluto.

Se dice en la moción que las observaciones que se hagan las tenga en cuenta el Poder Ejecutivo al tiempo de redactar el contrato. Como se lo impone el deber de no hacer caso omiso de ellas, deseo que se me explique, si por observaciones se han de entender las indicaciones que cada uno de los Diputados hiciera en el curso del debate; o si han de considerarse por tales, las que acuerde la mayoría de la Asamblea.

En el primer caso, las indicaciones podrán ser numerosísimas y quizá hasta contrapuestas, de suerte que pudiera hacerse negativo el contrato. En el segundo, las observaciones vendrían a ser nada menos que las modificaciones mismas que no se quieren decretar directamente como tales, dejando al Poder Ejecutivo el que las verifique como delegados; delegación que no puede hacerse constitucionalmente.

El señor Coronel. — Estoy en un pensamiento con el señor doctor Egas, que acaba de hablar; más añadiré, que en mi concepto, no siquiera se trata de un con-

trato ad referendum, sino, únicamente de proposiciones para acordar un contrato, si es que las partes se ponen de acuerdo. No solo como abogado, sino guiado por el buen sentido, se muy bien, que al no haberse fijado el precio de la obra de que se trata directa ni indirectamente, y al haberse reservado el proponente, variar, adicionar o alterar de cualquiera manera las bases sustanciales, del negocio, es lógico y jurídico, que nada está hecho, y que esta Honorable Cámara, que es la otra parte contratante, se halla también en el derecho de examinar esas bases, y modificarlas según convenga a los intereses que representa. Mas este procedimiento no se acepta y requiere que de buenas a primeras, sin siquiera poner en términos claros y castizos las cláusulas del contrato proyectado, lo aceptemos o rechazemos, como un ultimatum de conferencias preexistentes. ¡Oh! No señor, que se dirá de nosotros dentro de quince o veinte años, cuando este negocio produzca acaso, resultados inconsiderados e inesperados. Si a los diputados del Congreso de 1885, que arreglaron con Mr. Kelly la construcción del Ferrocarril, se les hace el cargo de haber estado comiendo y bebiendo, mientras el Gobierno de entonces con Kelly, se echaban sobre el Fesoro; no obstante que en aquel Congreso se discutía el asunto, durante muchos días, renglón por renglón, palabra por palabra, ahora que se festina completamente, no alcanza a prever los cargos que se nos harán en el porvenir, si por desgracia no corresponde el resultado a las esperanzas y a los deseos que todos albergamos en estos momentos. Por tanto señor Presidente, yo aprobaré la cláusula que entienda y me parezca adaptable, y regaré, sin observación, la que no la encuentre en este caso, porque, a decir verdad, nada otra cosa puedo hacer en las condiciones en que nos hemos colocado en la cuestión actual.

El señor Fracini. — En segunda discusión dije que se trataba de ajustar un contrato ad referendum y que no debían darse sus discusiones. ¿Va a ser ley? Si, luego aceptadas las bases, se aprueba de hecho y en definitiva el contrato. Limitandome a lo dicho por el señor Ferán, le haré presente que he convocado la moción del señor Penabazábal ateniendome a un artículo de la Constitución. La moción del señor Ferán es inconstitucional también porque la Asamblea no puede delegar sus facultades a ninguna persona o corporación, según el artículo 66, que entre otras disposiciones contiene la siguiente:

Prohibesele, en fin, delegar a una o más de sus miembros, ni a otra persona, corporación o autoridad, ninguna de las atribuciones expresadas en el artículo anterior, o función alguna de las que por esta Constitución le competen; y al cuerpo Legislativo le toca disponer la inversión de las rentas nacionales según el siguiente precepto constitucional del artículo 65, número 6, que dice:

260.
'Decretar la enajenación de los bienes fiscales, arreglar su administración y destinarlos a usos públicos'; y sería también festinar el procedimiento, porque no se tendrá en cuenta lo dispuesto en el número 19 del mismo artículo que dice: - "Decretar la apertura o mejora de caminos y canales, sin impedir a las secciones la apertura o mejora de los suyos".

El señor Ferán. - No me explico como el señor Coronel se atreve a comparar este contrato con el celebrado con el señor Kelly, cuando el hecho mismo de arrastrarse este señor ante los Diputados del 85 para que le aceptaran su propuesta, indicaba la ruina de la Nación. Aquí ¿cuales son las salinas que se entregan al empresario? No se hace sino una simple estipulación.

El señor Harman no se ha presentado aquí, no nos hallamos sugestionados por influencia alguna perniciosa y procedemos con independencia y patriotismo. No nos espanta pues, el señor Coronel con quié más tarde podrá decidirse de nosotros lo que hoy se dice del Congreso del 85. ¿Que extraña oír al señor Egas que no sea un contrato perfecto en todo orden legal, y lo único que falta para que surta sus efectos es la aprobación de la Asamblea. En mi mocion se dice que las indicaciones que se hagan relativas a la forma se remitan al Ejecutivo para que los tome en cuenta al celebrar la respectiva escritura, porque nosotros lo aprobamos aquí en el fondo en virtud de que es honroso para el país, y aun que fuese un simple proyecto, debemos fijarnos en que han intervenido en el ambas partes, el Ejecutivo y los empresarios; y por lo mismo ambos deben modificarlo en lo tocante a la forma haciéndolo más clara y ordenada en las cláusulas. No se crea, como opina el señor Freyre, que la mocion es anticonstitucional porque con ellas se delegan al Ejecutivo facultades exclusivas de la Asamblea, porque precisamente lo que vamos a hacer nosotros es aprobar el contrato, tal como ha sido propuesto; que el Ejecutivo lo celebre, previa autorización dada por la Asamblea; y si se modificasen las bases en cuanto al fondo, ya no quedaría el mismo contrato, sino que habría que hacer otro. -

El señor Yepiz. - Precisamente por suponer estas bases, un contrato acabado, vienen mil dificultades que no se pueden saber. Los juristas distinguen entre convención y contrato. La primera tiene su norma en el derecho natural; mas el segundo de naturaleza derivada, se funda en el derecho civil. Las bases propuestas por los norteamericanos tienen por objeto celebrar un contrato, mas no significan el contrato mismo. Si fuera esto último se usian ya las formas que implican las obligaciones reciprocas, pero es-

As no aparecen, y no aparecen porque no se sabe de esa obra cuanto vale: digase ese valor, convengase en él, aunque solo sea por indicaciones como lo previene el Código Civil respecto de la compraventa, y entonces sí, obrese como lo exigiría un contrato perfecto: de otro modo daremos mil vueltas, sin encontrar jamás el nivel a que se aspira.

El señor Peñaherrera. — La moción que ha propuesto el doctor Ferán es anticonstitucional, siendo así que no puede desconocerse que la redacción de las leyes o decretos, es parte integrante de todos estos, y por ello no puede delegarse al Poder Ejecutivo atribución que corresponda a la Legislatura. Esta misma Asamblea ha observado, fallas ellas sobre la redacción de toda resolución, Ley o Decreto expedidos por ella; y no comprendo porque motivo se pretenda hoy que aquello que se llama, defectos de la redacción los corrija el Ejecutivo, en asuntos de tan vital importancia, como lo es el contrato sobre el ferro-carril. ¿Por qué, pues, pretende el doctor Ferán establecer tanta irregularidad en este asunto? ¿Puede la Asamblea hacer excepciones, en contra de lo que previene la Constitución? Si se asegura que nada puede reformarse en las bases presentadas porque así lo ha indicado el Ejecutivo, crea para terminar toda discusión, deben llamar al Ministro del Ramo, a fin de que se corrija la Asamblea, si es cierto lo que expone el doctor Ferán. Si el Ministro corrobora tal excepcional procedimiento, yo no insistiré en que las bases del contrato se las modifique y redacte de la manera que a mí juzgar es conveniente, ya que mi trabajo a este respecto será estéril; pero si procediendo con independencia los demás miembros como yo, desaprobáremos o aprobáremos las bases contenidas en el contrato.

Cerrado el debate se aprobó la moción del Sr. Ferán, habiendo pedido los señores Peñaherrera y Egas (E.) que constase sus votos negativos.

Continuó el debate sobre la del señor Pareja.

El señor Andrade (C.O.). — Una vez que se ha aprobado ya la del señor Ferán, no hay objeto en discutir la del señor Pareja, la que únicamente debe remitirse como indicación al Poder Ejecutivo, junto con todas las demás que se hagan en el curso del debate de todo el contrato.

El señor Pareja. — Es necesario que se discuta y apruebe mi moción, pues solo deben remitirse al Ejecutivo las indicaciones que la Asamblea las acoge, porque de otra manera podrían hacerse miles de indicaciones, muchas de ellas tal vez contradictorias.

El señor Franco. — Aunque se formasen mil pliegos de indicaciones, debe hacerse como opina el señor Andrade (C.O.).

El señor Cisneros. — Hemos distinguido dos clases de aclaraciones a las bases del contrato: unas de simple forma-

280.
de redacción; y otras que atañen a la esencia misma del contrato. Para hacer las primeras, hemos de autorizar al Poder Ejecutivo; más las segundas deben discutirse y aprobarse; y como la moción del señor Petraherrera que comprende la del señor Pareja, entraña modificación de esta última clase, creo que con preferencia a la del señor Pareja, debe ser discutida y aprobarse.

El infrascrito Secretario Coral. - Previendo todas estas dificultades no estuve por la moción del señor Ferán; si aprobarse las mociones modificatorias de las cláusulas del contrato, son leyes y el Ejecutivo debe según la Constitución sancionarlas si objetarlas. Digo que soy Ley, porque las indicaciones se hicieron en segunda discusión y en tercera se apuraban o se niegan; sufren, pues, la misma tramitación parlamentaria ordenada por la Carta Fundamental y el Reglamento Interior.

El señor Cordova. - No estuve por la moción del señor Ferán, porque la supuse inútil y prevé las dificultades que podían suscitarse, como lo estamos palpando. Efectivamente, si las indicaciones hechas por los diputados no son obligatorias para el Ejecutivo, es decir, que este no está precisado a incorporarlas en el contrato al tiempo de su perfeccionamiento, ¿qué objeto tienen? Ninguno; porque lo que para nosotros se presenta como oscuro y ambiguo, puede al Ejecutivo parecerle claro y comprensible para cualquiera. -

El señor Ugarte. - No se trata con las indicaciones sino de dar mayor claridad a las bases, y por eso aquellas se remitirán al Ejecutivo.

El infrascrito Secretario Coral. - Hay más; la Secretaría va a encontrar muchos obstáculos; pues no va a saber como pasar al Ejecutivo las mil o dos mil indicaciones que se hagan. Se dice que el Ejecutivo podrá o no aceptarlas, por esto mismo es anticonstitucional; y para dejar a la voluntad del Gobierno ese derecho, más vale que la Asamblea no pierda tiempo, ni viole la Constitución de la República.

El señor Ferán. - No se ha de suponer que los Diputados han de hacer trescientas o cuatrocientas indicaciones, por la facultad que tienen de hacer las que crean convenientes para dar mayor claridad a las cláusulas. No se suponga tampoco que estas, han de ofrecer muchas dudas, porque entonces podría crearse que la mala fe ha obrado en el ánimo del Gobierno y de los empresarios que han ajustado aquellas; y tal agravio no podemos hacer a ninguna de las dos partes.

Los obstáculos á que alude el señor Corral desaparecen sencillamente con solo concretarse los Secretarios á anotar las indicaciones que acorja la Asamblea para pasarlas después al Ejecutivo.

El señor Cuervo. — Creo que no se deben mandar al Ejecutivo sino solo las indicaciones que apruebe la Asamblea; y la moción del señor Pareja debe discutirse de preferencia como modificatoria de la del señor Peñaherrera. Yo modificaría la de aquel señor en el sentido de que debe el Ejecutivo hacer constar en la base primera que el señor Harman se compromete á construir el ferro-carril, como que éste es el objeto principal del contrato.

El señor Presidente. — Las indicaciones que se hacen en primera y segunda discusión se elevan á mociones en tercera; de tal manera que las que hoy se hagan y apruebe la Asamblea deben pasar al Ejecutivo para que le sirvan de norma al tiempo de celebrar el contrato; y en este sentido se votarán.

El señor Peñaherrera. — Quiero que la Presidencia resuelva si la moción del señor Pareja es modificatoria de la mía.

El señor Presidente. — Son distintas; y en tal virtud se pone á discusión la del señor Peñaherrera.

El señor Agarte. — El debate debe efectuarse por distintas fases; la una que versa sobre las aclaraciones á las cláusulas del contrato; y la otra que afecta á lo esencial de estas.

El señor Ferán. — La variación respecto de las factorías, hecha en la moción del señor Peñaherrera consiste en que éstas deben establecerse no solo en Guayaquil, como dice la base primera, sino también en otros lugares. Creo que esto no puede exigirse de la Empresa, pues basta que haya una sola en el lugar desde donde principien los trabajos; porque, á medida que se vá construyendo el ferro-carril el mismo conduce los materiales para la continuación de la obra.

El señor Fremin. — Creo que es cuestión de traducción, porque las factorías se establecen en diferentes lugares para reparar los desperfectos de la línea, los daños de las locomotoras, carros, etc., y unas factorías son de primera clase y otras de segunda ó tercera.

Si ocurre un daño á gran distancia de Guayaquil, necesariamente tiene que recurrirse á la factoría que esté más cerca del lugar del siniestro ó de la parte dañada de la línea.

La Compañía del Ferro-carril, por conveniencia propia, tiene que establecer tantas factorías cuantas requiera el buen servicio; pues los retardos ó interrupciones

les serian sumamente perjudiciales a la empresa.

El señor Peñaherrera. - El señor Freyre me ha excusado de dar contestacion al argumento del doctor Ferán, y yo no agregare otra cosa sino que el sentido comun está indicando que las factorias han de establecerse no en un solo lugar, sino en todos aquellos que sean convenientes, a fin de que se atienda con oportunidad a los trabajos; una sola factoria establecida en Guayaquil, seria motivo de remora, cuando los trabajos estuvieran realizandose en chimbo para Quito.

Además de esto, ¿por qué quiere la Compañia de Ferro-carril que el muelle sea para uso exclusivo de ella?, ¿no es cierto que tal condicion es ocasionar muy graves perjuicios al Estado? Lo razonable en este caso es que se diga que el muelle debe ser para uso del Ferro-carril.

El señor Ugarte. - Desearia me dijese el señor Peñaherrera, si cuando el arrienda una casa, especifica primero al arrendador que tal pieza va a destinarse para este objeto, tal otra para qual otro?

El señor Peñaherrera. - Debe comprender el señor Ugarte que es menester evitar que la Compañia emprenda por su cuenta en especulaciones que disminuiran los productos del Ferro-carril, y además, el muelle no debe pertenecer exclusivamente a la Compañia porque a la terminacion del contrato podria disponer arbitrariamente de aquel.

El señor Freyre. - Yo entiendo lo contrario de lo que comprende el señor Peñaherrera.

Cuando se dice que el muelle es para el uso de la Compañia, se conviene que no lo es para el de otra persona; y no se puede decir "muelle para el uso del Ferro-carril", porque este es cosa material, la cual podria ponerlo al servicio del Comercio, causandole grave perjuicio al Fisco. Tal como está la clausula es, a mi vez, mas conveniente por la razon expresada.

Cerrado el debate, se negó la mocion del señor Peñaherrera, habiendo pedido el señor Cisneros que constase su voto afirmativo; y en seguida se aprobó la del señor Pargi.

En consecuencia la base primera quedo así:

El señor Archer Harman por si y en representacion de sus asociados, se compromete a organizar una Compañia de Ferro-carril en los Estados Unidos, como tambien a tomar por su cuenta y a la par las acciones que se mencionan y describen en este contrato, proporcionar el capital necesario para el Ferro-carril y construirlo desde el Puente de chimbo hasta Quito, poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chimbo, y construir además

una sección desde un punto cercano a Guayaquil, en la ribera de este lado, hasta Durán, incluyendo estaciones, terraplenes, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil para el uso exclusivo de la Compañía.

Leyese y fué sometida a debate la base segunda, cuyo tenor es:

"El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza el costo total del Ferro-carril con sus derechos de Aduana a razón del uno por ciento al año para fondo de amortización y el seis por ciento anual por intereses del capital invertido; valores que serán pagados al Agente Fideicomisario que se determina en este contrato.

Se hace constar que el Gobierno tiene pignorada su renta de Aduana por las siguientes cantidades, pagaderas mensualmente, en la forma siguiente:

Deudas consolidadas con el Banco del Ecuador y el Banco Comercial y Agrícola, amortizables en siete años:

Deudas activas con los mismos Bancos, amortizables en dos y medio años, más o menos.	36721 08
Para el pago de la deuda externa.	34533 33
Total	33393 33
	104587 74

Las sumas anteriores tienen prioridad por los pagos expresados, sobre la garantía constituida por el presente contrato; entendiéndose que la renta de Aduana, actualmente, es de \$ 4.000.000 al año.

La Compañía del Ferro-carril, debidamente autorizada por el Gobierno, como garantía adicional, otorgará una primera hipoteca sobre el Ferro-carril construido entre Durán y Chimbo, y sobre la parte que se construyere, así como sobre todas las propiedades anexas al Ferro-carril.

Se emitirán acciones por un valor igual al costo que se estipule, pagaderas a los treinta y tres años a contar desde su fecha. Dichas acciones se emitirán en un solo día, o sea en una misma fecha, y deberán ser firmadas por los empleados principales de la Compañía del Ferro-carril y el Ministro de Hacienda y Crédito Público del Gobierno del Ecuador. En cada título constará que el capital e intereses están garantizados por el Gobierno del Ecuador. Verificada la emisión, las acciones serán depositadas en poder de una Compañía de Crédito de la ciudad de Nueva York, de reconocida buena reputación, y que deberá de ser aceptada por el Gobierno del Ecuador. De acuerdo con las necesidades de la cons-

284
trucción de la obra, dicha Compañía de Crédito, certificando la legalidad de cada acción, las entregará a Archer Harman y asociados, en la forma estipulada en el artículo 5º de este contrato.

El señor Penaherrera. — Ya he dicho que juzgo conveniente venga el señor Ministro a fin de que sepa yo a que atenerme, para no continuar en un trabajo que hasta aquí es estéril, porque la mayoría de la Asamblea nada quiere reformar ni aclarar; pero como debo cumplir con el deber que me corresponde como Diputado, observo que esta base segunda es inaceptable por inexacta. Según los datos que he recibido del Ministerio anotados en el presupuesto, el servicio de la deuda a los Bancos monta a la suma de \$ 190,000 mensuales más o menos y esto sin incluir los \$ 41,000 mensuales con que se debe atender al pago del millón y medio de la emisión de los bonos; siendo así que al anotarse en cuatro millones el producto de la Aduana, se ha incluido aun el veinte por ciento adicional del último impuesto.

Además de esto, no debe olvidar esta Asamblea que hemos aprobado la construcción de los caminos para Chone y el Pailón, y se declaró como fondos para estas obras el producto de las Aduanas de Bahía, Esmeraldas y Tulcan. Si debemos cumplir con lo resuelto por esta Asamblea, es necesario que se exprese que tiene también preferencia la suma de \$ 80,000 anuales que, como producto de las indicadas Aduanas está destinada a las obras ya mencionadas. Pido, pues, con apoyo del doctor Egas, se suspenda la discusión hasta que comparezca el señor Ministro.

El señor Paladines. — Mejor será que los señores Penaherrera y Egas (E.), rechacen de una vez todo el proyecto de contrato, porque así se evitará la discusión.

El infrascripto Secretario Dronge informó que de un modo verbal se había llamado al Sr. Ministro de Hacienda.

La Presidencia concedió receso, hasta que se presentase dicho señor Ministro a resolver las consultas que iba a proponer el señor Penaherrera. —

Receso

Restablecida la sesión, ocupó el asiento presidencial el señor Dr. A. Carbo; y el infrascripto Secretario Dronge anunció la presencia del señor Ministro de Hacienda, el cual entró en seguida al seno de la Cámara.

El señor Penaherrera. — Cuando se discutía en segundo debate las bases sobre el contrato del Fero-caril, acordó la Asamblea, que se presentara el señor Ministro, a

fin de que este diera las explicaciones que fueren necesarias para que se sepa el verdadero sentido de las bases presentadas. y hoy he insistido en que concurre el señor Ministro a esta sesión, porque el doctor Ferán y con este señor algun otro Honorable, afirman que nada puede alterarse ni en el fondo ni en la forma de este contrato, porque el señor Harman no acepta variaciones, alguna, y las bases han partido para Norte America talvez como estan y como si la Asamblea las hubiese aceptado definitivamente. Exijo, pues, que el señor Ministro, de una respuesta terminante acerca de lo que dejó indeciso.

El señor Ministro de Hacienda. - Respecto a la redacción de las cláusulas, como creo que los americanos que las han propuesto no se dan de muy literatos, indudablemente ellas son susceptibles de modificación en la forma; mas como la Asamblea tiene sus comisiones, no debo ocuparme de esto.

Desearia que el señor Penaherrera me precise los puntos oscuros de las cláusulas, que el cree los hay, para ver si puedo ponerlos en claro.

El señor Penaherrera. - La oscuridad que se observa en las bases del contrato me hacien do las notar así que vaya diciendose cada una de ellas; y es por esto por lo que no quiero conjar la atención de la Asamblea, haciendo una larga exposición de todo aquello que es oscuro, y hago ostensible mi deseo de que el señor Ministro continúe presente durante la discusión de todas las bases del contrato, para poder oportunamente las aclaraciones o modificaciones que a mi juzgar convengan.

El señor Vascones. - Ya expresé que los contratistas no aceptarían alteracion alguna en lo tocante al fondo de las bases; y creo que el señor doctor Penaherrera ha querido oír esto mismo de boca del señor Ministro de Hacienda. Debe, pues, concretarse a hacer una pregunta, en general, para segun la contestación del señor Ministro, ver si se puede o no hacer modificaciones.

El señor Ministro de Hacienda. - En el contrato hay dos clases de cláusulas, unas que son de pura fórmula y de las cuales no se puede prescindir; y otras que atañen al fondo de el, respecto de las cuales los contratistas no aceptarían modificación. Por ejemplo el precio de cada kilometro de Ferro-carril; pues si ellos lo fijan en \$ 20.000, hay que darles esta suma o no hay Ferro-carril.

Por otra parte, como la Compañia es la que va a dar los fondos para la obra, quiere ella imponer el tipo de interes que le parece conveniente, y sobre esto tampoco aceptarían ninguna modificación.

Lo mismo podria decir respecto de otros tres.

280
o cuatro puntos más fundamentales.

El Gobierno, pues, si hechos los estudios de la línea concienzudamente, ve que puede pagar el precio que la Compañía fija por cada kilómetro de Fero-carri, aceptará la construcción de este, y si ve que no puede, claro es que no aceptará, para no comprometer de ninguna manera los intereses de la Nación.

La Compañía no ha discrepado un ápice de los términos de la propuesta, y solo cuando ya junta aprobó todas las bases fue que se formuló el contrato.

Si el señor Peñaherrera manifiesta algún otro artículo que ofrezca dudas, estoy dispuesto a aclararlo.

El señor Peñaherrera. — Pregunto al señor Ministro si al anotar en cuatro millones el producto de la Aduana, se ha tenido en cuenta aun el veinte por ciento adicional, sobre la importación establecida por la presente Asamblea; y porque no se ha expresado en la base que se discute que este veinte por ciento adicional está destinado a la amortización de los bonos, motivo por el cual debe gozar de preferencia a la amortización por la obra del Fero-carri; preferencia que corresponde también al producto de la Aduana de Esmeraldas, Bahía y Tulcan, que está destinado por las leyes a la construcción de las respectivas vías de comunicación. Como la seriedad del Gobierno y la buena fe con que este debe proceder, exigen que se exprese la verdad, creo pues que en dicha base no debió hacerse caso omiso de lo que después expongo.

El señor Ministro de Hacienda. — Se ha fijado en cuatro millones el producto total de las Aduanas para que la Compañía crea que el Gobierno es muy pobre, pues ella ha querido que se le garantice con los derechos de importación, como que esta renta le inspire más confianza por ser la más positiva con que cuenta la Nación. Por lo demás, no creo yo que el pago de los intereses y amortización del capital se haga anualmente con más de ej. 1.200,000; y cuando el Fero-carri llegue a Guayaquil se triplicarán las rentas, con lo cual habrá para pagar todo, sin que el Gobierno se vea ahogado por los gastos.

En este instante ocupó su asiento el señor Presidente, y continuó el debate de la cláusula segunda.

El señor Peñaherrera. — La base segunda es de tal importancia que merece que el señor Ministro se tome el trabajo de explicarla. El primer inciso de dicha base dice lo siguiente:

“El Gobierno del Ecuador por su parte garantiza el costo total de la obra con sus derechos de Aduana, a razón del uno por ciento al año para

"fondos de amortización, y el seis por ciento anual por intereses del capital invertido." Quiero que el señor Ministro explique si la garantía se extiende hasta el valor total de la obra teniendo en consideración el costo total que se determine para el ferrocarril; o si al contrario, la garantía ha de ir comprendiendo tan solo el valor de las cantidades que la indicada Compañía invierte en la construcción de dicha obra. Y quiero también saber si las acciones que se entreguen a la Compañía ferrocarrilera deben ser aquellas cuyo monto sea necesario para el trabajo de determinados kilómetros de ferrocarril, o el valor que constare haberse invertido semestralmente.

El señor Ministro de Hacienda. — Descarta que se dé lectura al artículo segundo del contrato.

Se leyó.

El señor Ministro continuando: Se ve, pues, que previo estudio y delimitación de la línea, se emitirán acciones para el pago del costo presupuestado de varias obras o secciones: 1º por la estación que se construya en Guayaquil; 2º por las reparaciones necesarias en lo que existe de línea ferroviaria; y 3º por los kilómetros de ferrocarril que se vayan construyendo entre Chimbo y Sibambe. Si las emisiones han de hacerse a medida de la ejecución de los trabajos, claro se está que los intereses y el fondo de amortización así como la garantía no se irán causando sino a medida de la inversión de los capitales entregados por la Compañía del Ferrocarril.

En cuanto al presupuesto total de la obra, será determinado previamente, y queda a juicio del Ejecutivo aceptarlo o no, una vez que es el punto capital que queda por resolverse; pero podemos estar seguros que nuestro honrado Presidente no irá a más de lo que puedan los recursos de la Nación.

El señor Penahueras. — La dificultad que yo encuentro no está en lo que expresa el señor Ministro, porque si la cláusula que hoy se discute nada indica por lo que concierne al pago de intereses, otras cláusulas que, sin duda alguna, las ha de haber introducido el Ejecutivo, ponen de manifiesto que los intereses se han de pagar no sobre el valor total de las acciones emitidas, sino sobre aquellas cuyo valor se invierte en la construcción del ferrocarril. No ignora el señor Ministro que las acciones sobre el costo total de la obra deben emitirse en un solo día, para ser depositadas en la Compañía a la que se le califica de agente fideicomisario, y que esta Compañía es la que entrega a la Compañía del ferrocarril las acciones que represente el valor de lo invertido en las secciones del indicado ferrocarril. Por esto, pues, quiero, yo que alguno dé a entender que la garantía del Gobierno del Ecuador es no por todo el capital que se emite en un solo día, sino por el que se vaya invirtiendo en la construcción, que el señor Ministro.

no explique claramente este punto a fin de que esta aclaración conste como parte de la historia de la Ley.

El señor Ferán. - No encuentro las dificultades que expone el señor Penaherrera, porque aunque es verdad que se garantiza con los derechos de Aduana el valor de la obra, solo se pagará el correspondiente a cada kilómetro que se construya.

Cerrado el debate se aprobó el primer inciso de la base segunda, y continuando la discusión sobre el segundo inciso.

El señor Penaherrera. - Como se trata de que se apruebe la segunda parte de la base segunda hago presente al señor Ministro, lo que le observé anteriormente que al proceder al arribo de la verdad se ha debido deducir también como pago preferente, lo destinado al producto de la aduana para la extinción de los bonos, y aquello que fué destinado para los caminos del Pailón y Choné, porque estas obras son también de imperiosa necesidad y más fácil de realizarse que la del Ferro-carril.

El señor Ferán. - No recuerdo que se haya separado 25 unidades de Aduana para destinarlas a los caminos de Bahía y el Pailón; pues me pareció que lo que hubo fué que se creó un veinte por ciento de recargo a la importación. Si el producto de esta no alcanza para subvenir también a los gastos que demanda la apertura de dichos caminos, no importa que estos no se hagan, con tal que se lleve a cabo la obra del Ferro-carril; porque este dará después para abrir cuantos caminos se quiera.

El señor Pareja. - No hay ningún inconveniente, desde que las rentas de la Aduana servirán para el pago de los intereses del capital que se invierte en el Ferro-carril. Si ellas no alcanzan, los caminos de Bahía y el Pailón no se construirán; pero este mal será muy pequeño en cambio del beneficio grande que reportará la República de la construcción del Ferro-carril.

El señor Frevino. - La duda del señor Penaherrera será parte de un error numérico. La renta de Aduana de la República asciende a \$ 4.800,000, y solo se hace constar como producto de las Aduanas \$ 4.000,000, esto es, el resto se deja para su inversión legal o sea para los participes.

El señor Penaherrera. - Si hubiera de argüirse se con razón, creo que no se haría tanta alaraca como la hace el doctor Ferán, con respecto a la confianza ilimitada que debe depositarse en el Ejecutivo por su honradez y patriotismo, al agravio que se dice se irroga al General Alfaro por parte de los que queremos que el contrato se extienda como debe serlo, y finalmente a la importancia de la obra del Ferro-

carril. Nadie señor Presidente, ha puesto en duda la honradez y patriotismo del señor General Alfaro, pero de esto no se ha de deducir que la Asamblea que es la llamada a aprobar con independencia y buena fe, no deba hacer modificaciones o aclaraciones que las juzgue convenientes a los intereses de la Patria y a la honra del mismo Ejecutivo. El General Alfaro estará satisfecho de que las personas entendidas de esta Asamblea, entre las que no me cuento yo, le ayuden a realizar la magna obra, acordando un contrato digno en la forma y en el fondo. ¿Por qué pues el doctor Ferán hace oposición a aquello - que el Gobierno no puede dejar de prestar atención? El mismo doctor Ferán no ha confesado más de una vez que las bases del contrato están colocadas en desorden y resactadas con oscuridad?

Por lo que concierne a lo importante que es la construcción del ferro-carril, claro es señor Presidente, que los verdaderos liberales comprendemos la grande utilidad que sacará a ella la Nación; no solo la actividad y riqueza se dejarán sentir allí en donde hoy domina la inacción y la pobreza, mas tambien las ideas del partido liberal aumentaran las sombras del fanatismo sin convulsiones violentas y desapareceran de la influencia política esos desgraciados hombres que sirven a todo Gobierno, porque no tienen medios para conseguir su subsistencia honrada, y son la causa de grandes desventuras en las Naciones.

Pero, señor Presidente, ¿se ha de exponer esto como antecedente para deducir la consecuencia de que nada debemos de alterar en las bases que ha presentado el Ejecutivo. Si no es posible, conseguir que se acepte variación alguna en el contrato, yo no aprobaré este por ferviente que sea mi deseo de que con el ferro-carril venga la regeneración de Ecuador.

El señor Ministro de Hacienda. - En el momento tranquilo de una discusión razonada quiero no le que de ninguna duda al señor Peñaherrera, que cree que la obra del ferro-carril perjudica a otras obras que como los caminos de Bahía y el Pailón, son de mucha importancia. Una cosa debe tomarse en cuenta, y es la propia existencia. Como el Ejecutivo queda facultado para aceptar o no el precio de todo el ferro-carril, que fijan los empresarios, si el resultado es fabuloso, el Gobierno no lo aceptará, y en tal caso no habrá ferro-carril. Si hechos los estudios científicos se dice que el ferro-carril importa £ 450.000, por ejemplo, el interés que se pague por este capital no pasará de \$ 300.000, \$ 400.000 suma que muy bien puede gastarla el Gobierno sin peligro de una banca rota. Si se dijera que la obra cuesta cincuenta millones de pesos oro, no aceptará el Gobierno el contrato, porque nadie puede dudar de que nuestras fuerzas no alcanzan para pagar tan enorme suma.

El señor Freyre. — En el estado en que se halla actualmente el ferro-carril produce por término medio \$f. 13,000 mensuales, y ascendiendo todos los gastos a \$f. 5,000, queda, pues, una utilidad líquida de \$f. 8,000, la cual de al año \$f. 96,000. Suponiendo que en la obra del ferro-carril se gasten dos millones de sueros en el primer año; los intereses y el fondo de amortización no avanzarán sino a \$f. 140,000. En consecuencia, de la Aduana solo se tomarán \$f. 44,000 para completar esa suma; esto por de pronto, porque una vez el ferro-carril en Guito, la utilidad gratuita reemplazará a la utilidad onerosa.

El señor Pareja. — Construido el ferro-carril, todas las rentas del Estado se triplicarían, a excepción de la del papel sellado, porque habrá menos abogados y por consiguiente menos pleitos.

Cerrado el debate, se aprobó el inciso segundo.

Ponetido a debate el inciso tercero, el señor Torres hizo la moción siguiente con apoyo del señor Reina:

"Que después de la palabra hipoteca se agregue la frase, a favor de los Ferreteros de acciones."

Fue puesta a debate.

El señor Peñaherrera. — La indicación que hace el señor Torres la hice yo cuando se discutía en segunda instancia las bases del contrato; y ahora preguntaré por qué se concede a la Compañía del ferro-carril el derecho de hipotecar este en toda su extensión, cuando según lo ha expresado el señor Ministro y muchos Honorables, la garantía de la Aduana, es más allá de suficiente? Estamos comprometiendo aquello que constituye las tres cuartas partes de las rentas del Erario, y además de esto, se da también la hipoteca del ferro-carril? por qué debemos someternos a infundadas exigencias como estas, que pueden comprometer aun los intereses más sagrados de la Patria?

El señor Ministro de Hacienda. — Supongamos para mejor hacer, que el señor Peñaherrera tome una acción. ¿Le disgustaría que se le garantizase esta? Claro que no; pues esto es lo que hace la Compañía.

Más adelante se verá que el Gobierno acaba por ser conductor en el ferro-carril.

El señor Peñaherrera. — Lo que asegura el Sr. Ministro está en oposición con lo que expresa la segunda base del contrato, porque en esta se establece que el Gobierno garantiza el costo total del ferro-carril; y tal costo comprende así el capital como el interés. Además de esto, en el inciso octavo de esa misma base consta que en cada título debe expresarse que el capital e intereses

deben estar garantizados por el Gobierno del Ecuador, y por esto aparece, pues, que la Compañía del Ferrocarril exige tantas seguridades le place; más nosotros, confiando en la honorabilidad del señor Harman no exigimos siquiera aquellas que aconseja la prudencia. Un millón de sueros es a lo que se extiende la fianza que da la Compañía del Ferrocarril; pero se comprende con facilidad que esta garantía no será suficiente si el señor Harman procediendo con falta de honradez, consiguiera que el Jefe Ingeniero del Ferrocarril, que ha de ser su subdito, señale en dos o tres millones el valor de las acciones que el agente fideicomisario deba entregar a aquella para la construcción de parte del enunciado Ferrocarril. Si Harman después de recibir esta suma no la invierte toda, es claro que el Gobierno del Ecuador, que estaría obligado por el contrato y su garantía a la amortización del principal y el pago de los intereses del valor de las acciones puestas en circulación, no tendría garantía suficiente para conseguir que la Compañía del Ferrocarril indemnizara el valor de las acciones que hemos. ¿Por qué, pues, no hemos de oponer en cobro todos estos perjuicios, acordando los medios del caso?

El señor Forres. — Ya querría que el señor Penaherrera dijese ¿cómo haría él el contrato?

El señor Freyre. — El primer pago que se hará con las acciones que se emitan es el de las sesenta y cinco millas de ferrocarril existente entre Duran y Chimbo, de acuerdo con lo preceptuado en la cláusula quinta, luego el primer socio de la Compañía del Ferrocarril es el Gobierno del Ecuador. La hipoteca del Ferrocarril la otorgará la Compañía, como garantía adicional, a los accionistas y por ende, en favor del Gobierno del Ecuador, en su calidad de tal.

El doctor Penaherrera dice que en Europa están los capitales ociosos; luego la Compañía, no por necesidad le cede al Gobierno del Ecuador las acciones que representarán el precio de las sesenta y cinco millas de ferrocarril, para que tenga parte en las utilidades.

Cuanto a lo que afirma el Honorable preopinante que solo el Gobierno del Ecuador es el que da todo género de garantías me permito suplicarle pare su atención en la cláusula cuarta y en el penúltimo aparte del artículo tercero para que vea si las garantías que deben rendir una y otra parte son o no iguales.

El señor Subia. — He notado, Señor Presidente, que la mayor parte de los Diputados aseguran que todas las cláusulas del contrato son absolutamente claras y aceptables, yo, como por desgracia no pertenezco al número de los de clara visión, deseo saber cuales son las ventajas que reporta la Na-

296
sion de aquella celebre clausula que se refiere a la traslacion de nuestro Ferro-carril a la Compania y del derecho de hipotecar que se concede a la misma.

El señor Frevino. — Lo dice con sarcasmo el señor doctor Subia; pero yo si creo que está en lo cierto al afirmar que, por su falta de conocimientos, en el asunto de que se trata, no puede distinguir el provecho que sacará el Gobierno o la Nacion recibiendo en pago de las sesenta y cinco millas existentes del Ferro-carril acciones del mismo, por las que pagará tambien intereses, y las depositará como garantía.

La conveniencia y provecho está en lo siguiente: 1º; Que depositada esta suma, se conservará intacta; 2º; Que dando esa garantía, no tendrá el Gobierno que conceder, con ese objeto, la administración y rendimiento de las salu, como se hizo con Kelly; 3º; Que pagando el uno por ciento anual para la amortización del capital tendrá a los trece y tres años una utilidad de 67 por ciento por intereses compuestos; y 4º; Que aparte del 50 por ciento en las utilidades, estipulado en la clausula 11º, recibirá las que le correspondan como accionista en la empresa, desde que, por calculos muy aproximados y hechos sobre datos estadísticos bastante exactos, la utilidad que rendirá el Ferro-carril será respetable. Puesto al tráfico el Ferro-carril hasta ciudad, en el mercado del crédito encontrará el Gobierno capitales suficientes al tres o cuatro por ciento para pagar el saldo que debe de por las acciones emitidas, con lo cual no solo redimirá el tipo del 6 por ciento de intereses y el uno por ciento de amortización sino que el Gobierno hará una utilidad con la diferencia, puesto que la empresa, llegado este caso pagará a el ese 7 por ciento anual durante los 33 años estipulados, segun está convenido en la clausula 25º.

El señor Subia. — No cabe duda que no entiendo estas materias con la perfeccion del señor Frevino, pero lo que se me alcanza es lo siguiente: El Gobierno cede el Ferro-carril existente y se emiten acciones por su valor, estas acciones vuelven al Gobierno, quien en posesion de ellas tiene el gran derecho de percibir intereses que satisface el mismo; seguramente en esta ingeniosa combinacion debe de existir muchisima utilidad para la Nacion. Ahora bien, en virtud de la traslacion de las sesenta y cinco millas de Ferro-carril, dígame se considera al Gobierno como socio y tiene derecho a recibir una parte proporcional de las utilidades dado que las haya, y en el caso contrario me preguntaría alguno, entonses le replicaría que para este evento si se ha establecido la mas equitativa Ley que puede concebirse en materia de sociedades y a a

saber que si existen pérdidas, estas son indemnizadas completamente por el un socio - el Gobierno - de tal suerte que si a la compañía se le ocurre gastar por cualquiera causa en la explotación, más de lo que puede producir, el socio (Gobierno) que en realidad no puede llamarse sino dueño desde luego que el capital invertido le pertenece por el pago de intereses y amortización, está expuesto no solo a perder lo que debe producir su capital sino también a sufrir la pérdida que debía gravitar sobre el otro socio puramente industrial (La Compañía) y esto sin que se sepa si en los gastos de explotación, se incluye la remuneración de su trabajo que es lo único que en verdad debe corresponderle a la Compañía.

Por último, además de perfectamente garantizado el capital con los derechos de aduana, exigen la facultad de hipotecar las sesenta y cinco millas de Fierro-carril, que en el primer descuido de nuestro Gobierno; muy estricto en el manejo de los caudales públicos, pasará al dominio de la Compañía, y entonces volveremos a admirarnos de lo claro y aceptable de sus bases.

Por lo visto verá un ciego que tantas idas y venidas no han llevado otro fin que adquirir la posesión del Fierro-carril hipotecado, y con ella un magnifico precedente para el litigio que Dios quiera no se realice muy pronto.

El Sr. Ferrás. - El señor doctor Subia debe tener en cuenta que con el uno por ciento y el interés compuesto se cubre el valor del capital invertido, y con el 6 por los intereses del mismo. El cincuenta por ciento de participación en la utilidad líquida se le da a los empresarios por su trabajo en la dirección de la obra del Fierro-carril, conservación de la línea y material fijo y rodante, y por la Administración de la empresa. Esta remuneración la creo justa, porque nadie está obligado a prestar sus servicios gratuitamente.

El señor Peñaherrera. - Ya que la Asamblea no admite indicación alguna que tienda a aclarar o a agregar algo al contrato, haré presente por última vez que para mí es inaceptable este contrato tal como está redactado, el Gobierno no va a obtener provecho alguno, sino que soporta todos los perjuicios, puesto que aun el Fierro-carril que enajena la sociedad y enajenación irreversión y ocasiona a graves inconvenientes, es pagado por la Compañía en acciones, las que deben ser amortizadas por el Gobierno y que producen intereses a favor de la indicada Compañía.

Se ha hablado del contrato del Fierro-carril con Helly, más se olvida que el contrato, tal como está redactado no es perjudicial al Gobierno. Cierta es que se entregaron a Helly las sales por el precio de doscientos mil sucres anuales, pero es cierto también que lo perjudicial de este contrato no consistió en esa cláusula, sino en que la mala fe de los especuladores consiguió no dar la fuerza del

294
caso.

El señor Pareja. — Melly aceptó todo porque era de mala fe, y pues le importaba que se le hicieran modificaciones a su propuesta. Nosotros debemos fijarnos en la honorabilidad de las personas.

El señor Ferán. — No entiendo porque se quiere hacer desaparecer los derechos económicos del Gobierno. Este no sería socio sin ser el ferro-carril, y que hace para ser accionista? Vende el ferro-carril existente a la empresa.

Cierto que el Gobierno paga intereses, pero como el producto de la venta lo recibe en acciones, resulta que ni paga ni cobra. Mientras tanto las ventajas que obtiene son el que se refaccione el ferro-carril y las utilidades que como accionista percibe.

Cerrado el debate, se aprobó el inciso 3º con la indicación del señor Torres. —

Igualmente se aprobó el inciso 4º con la indicación hecha por el señor Pareja de que en vez de decir deberá de ser aceptada por el Gobierno del Ecuador, se diga: a satisfacción del Gobierno del Ecuador. —

Se suspendió la sesión

Segunda hora

Presidencia del Sr. Moncayo. —

Reinstalada la sesión a las 8 y 35 p. m. y continuando la tercera discusión de las bases para el contrato del Ferro-carril, fueron leídas y aprobadas las 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º, 13º, y 14º que dicen:

3º La Compañía de Crédito de que trata la cláusula anterior, será nombrada Agente Fiduciario del Gobierno, de la Compañía del Ferro-carril y de los tenedores de acciones, y actuando como tal, protegerá los intereses de los contratantes. El uno por ciento de amortización y el seis por ciento de interés anual, que se ha estipulado, se pagará por semestres vencidos a dicha Compañía de Crédito, en la ciudad de Nueva York y en otros americanos; pagos que se continuarán haciendo en la forma acordada, hasta que el fondo de amortización, con intereses compuesto, complete el valor total de las acciones emitidas. Llegado este caso la Compañía de Crédito pagará dichas acciones y las entregará debidamente canceladas al Gobierno del Ecuador. Para el servicio de intereses, cada acción llevará sesenta y seis cupones semestrales, cada uno por el valor correspondiente al seis por ciento de inter-

res anual que se ha fijado."

4^a Una vez firmado este contrato, y hecha la emisión de acciones con los requisitos acordados adelante, y entregadas a la Compañía de Crédito, el señor Archer Harman y sus asociados depositaran a la orden del Gobierno del Ecuador en un establecimiento de crédito de la ciudad de Nueva York, el cual se convenirá entre las partes contratantes, la suma de quinientos mil pesos oro americanos, como garantía del fiel cumplimiento de este contrato.

5^a El monto de acciones que deberán emitirse y entregarse por la Compañía de Crédito a Archer Harman y sus asociados, para la construcción del ferrocarril, muelles, dependencias etc., para pagar al Gobierno del Ecuador el valor que se acuerde de las sesenta y cinco millas de ferrocarril existentes, así como para el cumplimiento de todo lo que se relaciona con este contrato, será acordado entre Archer Harman y el Gobierno del Ecuador, debidamente autorizado por la Convención Nacional actualmente reunida, para fijar el monto total de dichas acciones, acordado que sea el costo de la obra. El Ministro de Obras Públicas, en vista del informe del Ingeniero en jefe, quien será nombrado de mutuo acuerdo entre la Compañía y el Gobierno, autorizará a la Compañía de Crédito para las entregas parciales de acciones a Archer Harman y sus asociados, de la manera aquí estipulada. Las acciones que se vayan entregando, serán únicamente las que tendrán vigentes sus cupones, o más claro, no ganarán interés, sino después de entregadas a Archer Harman y sus asociados. Esta entrega de acciones a Archer Harman y asociados se hará para los pagos que en seguida se expresan:

1^a para pagar al Gobierno del Ecuador las sesenta y cinco millas de ferrocarril existentes entre Durán y Chimbo.

2^a para el costo de los estudios, planos, mapas, localización de línea etc.

3^a para las reparaciones de la línea entre Durán y Chimbo.

4^a para la construcción de la sección del ferrocarril entre un punto cercano a Guayaquil y Durán.

5^a para la construcción de muelles, estaciones y patios en Guayaquil.

6^a por cada milla de ferrocarril principal da entre Chimbo y Riobamba.

7^a por cada milla de ferrocarril principal da entre Riobamba y Quito.

8^a para la compra de material rodante, construcción de depósitos, estaciones etc.

6^a El Gobierno del Ecuador conviene en pagar a la Compañía del ferrocarril, además del seis por ciento anual

290
" de intereses y el uno por ciento anual de amortización, cualquiera
" déficit que resultare en los gastos de explotación del Ferro-carril,
" deducida la entrada bruta que produzca el tráfico de la línea,
" a contar desde que la Compañía emprenda en los trabajos
" de construcción de Chimbo hacia adelante, hasta seis años
" después de puesto el Ferro-carril en Quito.

" 7º Se entiende por gastos de explotación los que se
" inviertan en el pago de un Superintendente General, de un
" Ingeniero Inspector, de un contador General y demás emplea-
" dos indispensables para la administración y contabilidad, de
" los maquinistas, fogoneros, guardas, reparadores y operarios -
" absolutamente precisos para el servicio del Ferro-carril, gastos
" de combustible, aceite y demás artículos de consumo diario
" y urgentísimos.

" 8º El Gobierno nombrará un Interventor, extra-
" ño a la Compañía, para que examine y certifique la efec-
" tividad de todos los gastos que se hagan por la empresa, la
" cual se obliga a franquearle los libros, facturas, plani-
" llas y demás documentos originales, necesarios para la com-
" probación que debe hacer el Gobierno, a fin de conocer
" el verdadero costo de los gastos de explotación.

" 9º Todos los materiales, enseres, herramientas
" y útiles que se requieran para la construcción, explotación y
" conservación del Ferro-carril, como también los aparatos y
" materiales indispensables para las líneas telégraficas y te-
" lefonías, de exclusivo uso de la Compañía del Ferro-carril
" se introducirán al país libre de todo gravamen fiscal y mu-
" nicipal.

" Toda propiedad del Ferro-carril, ya sea mueble
" o inmueble, será también exenta de todo impuesto fis-
" cal y municipal durante el término de este contrato; y
" los empleados de la Compañía estarán exentos del servi-
" cio militar obligatorio por igual período de tiempo, excep-
" to el caso de guerra internacional.

" 10º La Compañía de Crédito (Crust & Co) duran-
" te la construcción del Ferro-carril, informará al Gobierno se-
" mestralmente acerca del número de acciones que le hayan
" sido entregadas a Archer Harman y sus asociados por cuen-
" ta de la construcción de la obra, y de acuerdo con las or-
" denes que trasmite el Ministro de Obras Públicas de acua-
" do con el Ingeniero en jefe. El Gobierno pagará a dicha
" Compañía de Crédito los cupones aplicables a dichas ac-
" ciones y lo que le corresponda al fondo de amortización.

" 11º Todas las entradas o productos del Ferro-
" carril se invertirán como sigue:

" 1º En los gastos de explotación y conserva-
" ción de la línea.

2º: El saldo se aplicará, primero al pago del uno por ciento de amortización, segundo al pago de intereses del seis por ciento anual y luego el sobrante se dividirá por partes iguales entre el Gobierno y Archer Harman y sus asociados.

La inversión que antecede continuará haciéndose hasta que el monto pagado por la Compañía al fondo de amortización y las sumas entregadas por el Gobierno, por el mismo concepto, con interés compuesto, asciendan a una suma igual al valor de las acciones. Una vez que la Compañía de Crédito haya cubierto el pago de las acciones, y sean entregadas estas debidamente canceladas al Gobierno del Ecuador, las utilidades netas del Ferro-carril se dividirán por iguales partes entre el Gobierno y dicho Archer Harman y sus asociados durante el término de este contrato.

Se entiende que cuando el exceso de las entradas alcane a cubrir el dividendo semestral de intereses y amortización estipulados, el Gobierno no pagará dicho dividendo, que será cubierto por la misma Compañía, quedando solo obligado a cumplirlo cuando el exceso de las entradas no llegue a cubrirlo.

12º: Las sesenta y cinco millas de Ferro-carril existentes entre Durán y Chimbo, serán transferidas por el Gobierno a la Compañía del Ferro-carril, libre de toda clase de reclamación y previo avalúo convenido por las partes contratantes. El valor que resultare será pagado por la referida Compañía en acciones de la empresa del Ferro-carril, de conformidad con lo estipulado en este contrato. Dichas acciones las depositará el Gobierno en poder de la Compañía de Crédito de Nueva York en calidad de garantía adicional que otorga el Gobierno del Ecuador para el fiel cumplimiento de este contrato.

13º: El Gobierno del Ecuador asegurará a la Compañía, en toda la extensión de la línea, el dominio legal sobre los terrenos necesarios para oficinas, estaciones, talleres, corrales, muelles y factorías en cada pueblo y ciudad, incluyendo Quito y Guayaquil, libre de todo costo, para el servicio del Ferro-carril; pero en el caso de que el Gobierno no sea dueño de dichos terrenos, hará la expropiación a costa de la Compañía.

14º: El Gobierno dará la preferencia a la Compañía, en igualdad de condiciones, respecto a terceros, para la explotación de las minas de carbón y otros minerales, de acuerdo con las leyes sobre la materia, en cuanto se refiera a minas que se encuentren dentro de veinte millas de cada lado del Ferro-carril en toda su extensión.

Puesta a debate la base 15º que dice:

15º: El Ferro-carril estará concluido dentro de seis años desde la fecha de este contrato, perdiendo de lo contrario Archer Harman y sus asociados todos sus derechos y acciones, inclusive

290
" el depósito de los quinientos mil pesos oro americanos de que
" trata la cláusula 4ª y que se destinarán al pago de las su-
" mas invertidas en la parte de la línea puesta al tráfico.
" Si el atraso en la conclusión de las obras proviene de que
" la Compañía ha estado impedida de cumplir el con-
" trato por efectos de revolución, guerra internacional, o
" interrumpidos los trabajos por fuerza mayor, como ca-
" tastrofes naturales, será prorrogado el plazo en estos casos,
" por cinco veces más del tiempo que dure la interrupción."

El señor Ministro de Hacienda. - Hablando
con personas competentes, se me dijo que podría deberse su-
mas por el material robante etc., pues la compra de estos
artículos no se hace siempre al contado; y á dos pagos, en-
tendiendo que se ha de aplicar la multa de los quinientos mil
pesos oro, de que habla la cláusula cuarta; y si sobra algu-
na suma esta pertenecerá al Gobierno.

Cerrado el debate se aprobó la base 15ª, lo pro-
pio que las 16ª, 17ª y 18ª que dicen:

16ª Si el señor Archer Harman
" y sus asociados no principian los trabajos dentro de un-
" año, desde la fecha de este contrato, pagarán una multa
" de cinco mil pesos oro por cada mes de demora; y si des-
" pues de cumplido un año no se emprende todavía seria-
" mente en dichos trabajos, sin perjuicio de la multa es-
" tipulada, perderán Archer Harman y sus asociados,
" al terminar el segundo año, el depósito de quinientos
" mil pesos oro que pasará á ser propiedad del Ecuador
" y se tendrá por rescindido el contrato."

17ª Una vez concluido el ferrocarril y pagados
" totalmente el uno por ciento de amortización y los sesenta
" y seis cupones de las acciones emitidas para su construcción
" la Compañía lo seguirá explotando por cuarenta y dos años
" más, dividiéndose las utilidades por iguales partes entre
" el Gobierno y Archer Harman y sus asociados. Expirados
" los cuarenta y dos años del plazo de explotación, el ferro-
" carril, en perfecto estado de servicio, con todas sus per-
" tenencias, pasará á ser propiedad del Estado, sin nin-
" gun gravamen."

18ª El Gobierno prestará á la Compañía
" toda protección, y en caso de que cualquiera propiedad del
" ferrocarril fuere destruida ó deteriorada, por ciudadanos
" del Ecuador, la Compañía será reembolsada de todo el
" monto de la pérdida ó daño sufrido, tan pronto como
" dicho monto se fije por peritos nombrados por am-
" bas partes."

En debate la 19ª que dice:

19ª La Tarifa del Ferrocarril, por fletes y pa-

„sajes, se fijará de acuerdo entre Archer Hannan y el Gobierno del Ecuador, debiendo formar parte integrante de este contrato.”

El Freixo. — En esta base si cabe reformar; pero para los gastos no puede hacerse presupuesto, mientras que si se puede fijar el sueldo de los empleados, pues ya en la 8ª base está determinado el presupuesto de los gastos de explotación.

El señor Yepez. — Pero la dificultad no consiste en esto sino en la elección de los empleados de acuerdo con el Gobierno; por cuanto, en ella tiene este la tercera parte de los votos.

El señor Forres. — A nadie le interesa más que a la Empresa la buena organización de la oficina y ella sabrá los sueldos que deba pagar. Según las bases del contrato, el Gobierno debe nombrar un agente que fiscalizará la contabilidad para comprobar los gastos; además en el Directorio de la Compañía tiene el Gobierno la tercera parte de la representación y, por tanto, los empleados que se nombren serán de acuerdo con el Gobierno. La Compañía que invierte su capital tendrá tanto o mayor interés que el Gobierno en los rendimientos del ferrocarril, y no creo que perjudicará sus propios intereses, asignando sueldos que absorban las entradas.

El señor Cuervo. — Por otra parte, al Gobierno es a quien se ha autorizado para intervenir solo en el caso del Superintendente, pero no en la organización y administración interna de la oficina porque esto no sería sino poner tropiezos y embargos a la Empresa.

El señor Yepez. — Creo que ha habido un error en la traducción. ¿No es verdad que antes que nombre los empleados la Compañía y el Gobierno, es mejor que sean nombrados por solo este último y que razón hay para no aceptar esto?

El señor Cuervo. — Porque se dificultaría la organización de la oficina. Cuando se trata de la administración de esta, el empresario no puede estar consultando a cada momento sobre lo que le conviene hacer.

El infrascrito Secretario Brongó. — Si no me equivoco, hay una cláusula en que se dice que las dos terceras partes de los empleados deben ser ecuatorianos.

El señor Carbo. — Ya en la primera discusión dije que no ofrecía dificultad alguna esta cláusula. El Gobierno es accionista y como tal debe tener intervención en el nombramiento de los empleados y la Compañía no puede abrogarse este derecho de nombrar ella sola.

El señor Freixo. — Buena está la indicación del señor Cuervo, en cuanto a los empleados; más no en cuanto a los sueldos.

El señor Forres. — Lo que pretende el señor Fre-

300
viño embarazaría la acción de la Empresa. En toda sociedad por acciones es el Directorio el único encargado de la administración, el que asigna los sueldos y nombra empleados y nunca he visto que los accionistas tomen parte directa en estos asuntos. El señor Freviño, si se fija en la práctica, en lo que acontece con frecuencia, convendrá en que muchas veces sucede que al separarse un empleado que gana un sueldo se le reemplaza con otro a' quien se le paga mayor o menor suma porque generalmente se atribuye la competencia o aptitudes de un individuo para el desempeño de un puesto. Supongamos que por cualquier incidente se separa un empleado del ferrocarril, i será conveniente que la Compañía no pueda poner otro que desempeñe ese puesto mientras el Gobierno no apruebe el nombramiento? La Compañía rechazará esta indicación así como creo desecharlo nosotros.

El señor Yépez. - En primera discusión manifesté que no desconocía yo que el Gobierno era socio; pero dije también que solo representaba la tercera parte en el directorio.

El señor Presidente. - Debe fijarse el tipo semestral para el pago de los sueldos porque no es siempre uno mismo el jefe del Estado ni el de la oficina, porque de no hacerse así podría ocasionarse abusos.

Cerrado el debate, fué negada la indicación del señor Yépez y el señor Freviño con apoyo del señor Oña, eludió la suya la moción en estos términos:

Que se agregue: y los sueldos de los empleados se fijarán anualmente.

Puesta a discusión

El señor Cueva. - La moción me parece inconveniente, y de aceptarse, debe también decirse que los jornales que constituyen el principal gasto que se hace se fijan de acuerdo con el Gobierno.

El señor Freviño. - El señor Cueva dice que debemos fijar los jornales, pero yo me permitiré manifestarle que es el mayor de los gastos sino el material fijo y rodante. Por otra parte los jornales se pagarán solo por el espacio de seis años que durará la ejecución de la obra, mientras que los sueldos de los empleados se pagarán por el tiempo de 35 años.

El señor Torres. - He dicho, señor, que la asignación de sueldos y designación de los empleados corresponde solo a los Directorios, y como el Gobierno estará representado por la tercera parte al principio y después por la mitad, fácil es suponer que los representantes de la Nación no convenirán en que se paguen sueldos de cinco mil pesos. Por otra parte, la cláusula que discutimos dice que la tarifa de fletes y pasajes y los sueldos de empleados se fijarán anualmente y no es aceptable la obligación de fijar todos los años

una tarifa. La cláusula queda confusa.

El señor Treviño. — Haré una rectificación a lo aducido por el señor Torres: la tarifa se fijará anualmente respecto de los fletes y pasajes más no respecto de los sueldos. Y para que se convenza el mismo señor de que tengo una razón más para insistir en la moción, debe tener en cuenta que el déficit que resultare ha de pagarlo el Gobierno, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 11ª.

El señor Franco. — Llamo la atención de la Asamblea acerca de que de que el Gobierno tiene una tercera parte de representación en el Directorio de la Compañía, hasta que sea pagado el capital, después de lo cual, representará la mitad. Esta es la primera vez que se hace a un Gobierno concesión semejante; y, por lo mismo, no debemos obligar a la Empresa a restringir los sueldos de sus empleados.

Cerrado el debate, fué negada la moción y aprobada la base 19ª original, habiendo el señor Presidente pedido que constara su voto afirmativo por la moción.

Las bases 20ª, 21ª, 22ª, 23ª, 24ª, 25ª, 26ª, 27ª, 28ª, y 29ª fueron aprobadas en los términos siguientes, habiendo ordenado la Presidencia se hiciese constar la aclaración dada por el señor Ministro de Hacienda de que en la base 22ª, la correspondencia oficial se incluía la epistolar y la balija, por ser cosas inseparables en el correo:

20ª Los puentes, cercas, canales y caminos, sean públicos o particulares, que tenga que atravesar la línea, quedarán restablecidos por la Compañía del Ferrocarril, de modo que los propietarios no sufran ningún daño.

21ª El material rodante para el tráfico del Ferrocarril, será de los mejores modelos y en cantidad suficiente para cubrir todas las exigencias de un buen servicio, debiendo haber coches para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

22ª En cada tren habrá un coche con un departamento para que en el viaje un empleado que conduzca libremente y sin pagar nada la correspondencia postal.

23ª La tropa armada, y de Policía, conduciendo presos, y en comisiones del servicio, pagarán la mitad del pasaje de tercera. Los jefes y oficiales y demás empleados públicos, cuando viajen en comisión, pagarán medio pasaje de primera clase, previa presentación del respectivo pasaporte.

24ª Todos los artículos pertenecientes al Gobierno, o las Municipalidades, pagarán la mitad del precio de tarifa, y las ordenes para estos casos serán firmadas por la respectiva autoridad civil o militar del lugar de donde se envíen las personas o artículos.

Se pondrán trenes expresos gratis, siempre que viajen el
Presidente o Vicepresidente de la República y los Minis-
tros de Estado.

25º En cualquier tiempo, el Gobierno podrá ha-
cer suyo el Ferrocarril, pagando antes de su vencimiento
el valor de las acciones emitidas, en cuyo caso el Gobierno
percibirá el siete por ciento anual que antes se pagaba
a los tenedores de acciones, durante los treinta y tres años
estipulados. Todo exceso de utilidades durante este período
se dividirá por partes iguales entre el Gobierno y Archer
Harman y sus asociados.

A la expiración de los cuarenta y dos años de
explotación, estipulados en la cláusula 17ª, y después de
haber pagado al Gobierno las cantidades que le corres-
pondan, de acuerdo con este contrato, Archer Harman
y sus asociados traspasarán su cincuenta y uno por ciento
de acciones, al Estado, libre de todo gravamen.

26º En cualquier tiempo podrá la Compañía
emitir un Stock de igual valor al capital invertido, corres-
pondiendo el cuarenta y nueve por ciento al Gobierno y
el cincuenta y uno por ciento a Archer Harman y sus asocia-
dos. Stock que representará las utilidades en el período de es-
te contrato.

27º Las diferencias que surgen entre las par-
tes contratantes, serán resueltas por arbitros nombrados por
las partes, y en caso de que estas no pudiesen convenirse,
se nombrará un tercero quien dirimirá la cuestión sin
lugar a apelaciones.

28º La oficina principal de la Compañía se
radicará en Nueva York, sin causarle gastos al Gobierno,
y la oficina general en Guayaquil, con sucursales en los lu-
gares donde lo exija el buen servicio de la administración.

29º El Ferrocarril no se construirá en ningún
caso de vía más angosta que la existente entre Durán y Chim-
bo, y tendrá las gradientes y curvas que se determinarán en
el trazo definitivo de la línea, aprobado por el Ingeniero en jefe,
nombrado de acuerdo con el Gobierno. La localización de la
línea será determinada por dicho Ingeniero en jefe.

Fue sometida a debate la base 30ª cuyo tenor
es el siguiente:

30º Este contrato se considerará vigente para
las obligaciones estipuladas una vez que se haga el presu-
puesto del precio total de la obra y este sea aprobado por el
Gobierno, Archer Harman y asociados.

El señor Córdova. - Hago la indicación de que el
costo total de la obra sea aprobado por la Asamblea Nacional, y
me fundo para esto en que he oído decir que el General Alfaro

desear que este asunto lo arregle la Convención, para de este modo no cargar el con ninguna responsabilidad y que más tarde no se dude de la honradez con que él ha procedido como liberal.

El señor Ypez. — He oído decir que es la Asamblea la que debe fijar el costo de la obra. Yo distinguiré la operación práctica de fijarlo, respecto de la teoría, o sea del juicio que implicará su conveniencia. Lo primero no puede jamás corresponder a un cuerpo colegiado, y que solo se reúne de año en año, como acontece respecto de la Asamblea. Lo segundo sí, La Asamblea representa el pensamiento nacional; y si es verdad que para ejercerlo ha necesidad de los datos que reúne y le suministra el Ejecutivo, lo es también que respecto de la Convención Nacional, es ella, la Asamblea, la única competente. En consecuencia, dejase al Ejecutivo la parte práctica de la mensura y avalúo y reserve a la Asamblea aprobarlo, o deleguese esa facultad al Ejecutivo, dándole las bases para esa aceptación o aprobación.

El señor Cordova. — No comprendo como se trata de prescindir de lo más importante y trascendental en el contrato que se discute, cual es el precio o costo de la obra. Hemos descendido al estudio de puntos accesorios y examinado hasta los detalles más insignificantes del negocio; y en tratándose de lo más esencial hemos de quedarnos en silencio? No, señor Presidente, el quid de la cuestión es el costo de la obra y este debe fijarse por la Asamblea; pues el mismo Presidente de la República insinúa en su Mensaje tal idea, sin duda con el objeto de no echarse sobre sí tan grave responsabilidad.

El señor Ministro de Hacienda. — Verdaderamente lo correcto sería que la Asamblea aprobara todo para que el Gobierno no tenga responsabilidad; pero debe fijarse el Sr. Cordova en que de este modo se nos aplaza la realización del contrato por un lado; y, por otro, que es imposible una Asamblea indefinida o vitalicia; pues si se quisiera mantenerla reunida hasta el arreglo definitivo con los señores Herman y asociados, vendría esto a resultar onerosísimo para la Nación. No siendo esto aceptable, nos veremos obligados a convocar un Congreso extraordinario o a esperar la reunión del ordinario; en uno y otro caso, repito, hay que aplazar el contrato y entre tanto perdemos tiempo. Aquí sí cabe preguntar si nos inspira el Gobierno fe o no lo creamos honrado?

Demos que la Asamblea autorice al Ejecutivo para estipular el precio. El Presidente como no es capaz de querer la ruina del país, dado que aquel le pareciese muy subido, no celebraría el contrato y no se habría sacado nada.

Hay otra dificultad: la Asamblea no puede aprobar el precio, pues no sabe cuando se lo fijará, por que

304
para esto son precisos estudios preliminares para el trazo de la línea y esto no es cosa que se hace en el momento. En un informe el señor Ingeniero Müller dice que se le tache de excesivo el plazo de seis meses que ha fijado para el referido trazo, y se admira de nuestra ignorancia cuando afirmamos que trabajos semejantes, en países donde hay personas entendidas en la materia y en donde se dispone de mil y mil facilidades y hasta el clima favorece a los operarios, dichos trabajos preparatorios duran más de tres años.

El señor Cordova. - Tengo plena confianza en la honradez del Gobierno, pero subsiste la dificultad sobre el precio si el Gobierno ha de ser quien lo fije. El contrato de que tratamos es ad referendum y siempre hay necesidad de que sea aprobado bien por esta Asamblea o bien por un Congreso.

Pasó a presidir el señor Carbo.

El señor Ferau. - Razón en el sentido de que convenia que definitivamente apruebe el contrato la Asamblea; porque clausurada esta despues de pocos dias, el Gobierno no podría convocar un Congreso extraordinario. Además sostuvo que el contrato era a mutuo y no de compraventa.

El señor Forres. - Entre las atribuciones del Congreso, señaladas por la Constitución, encuentro que solo los contratos de empréstitos necesitan la aprobación del Congreso, sin la cual no son válidos. Estos son los únicos que deben ser sancionados de una manera expresa.

Supongamos que no se hubieran presentado propuestas para el ferrocarril y que el Gobierno lo continuara por cuenta de la Nación. ¿Había de pedir aprobación del Congreso para comprar rieles, pagar jornales etcetera? No, señor. Hace pocos dias que asignamos renta para el camino de Chono y en nuestra conciencia está que el Gobierno puede libremente emprender en la obra sin que se le haya exigido el presupuesto del costo ni necesite aprobación del contrato que haga para llevarlo a efecto. Las cláusulas que estamos discutiendo si necesitan aprobación de la Asamblea, porque ellas tienen por base un empréstito y la asignación de rentas que garantizan el pago del capital e intereses; pero creo que no es atribución exclusiva del Congreso fijar el precio de la obra y que el Ejecutivo puede muy bien hacerlo. Además, la moción que discutimos fue rechazada ya cuando se discutía uno de los artículos anteriores.

El infrascripto Secretario Cural. - A más del artículo citado por el señor Forres hay la atribución 19ª del artículo 65 de la Constitución; atribución que dice:

30
"Decretar la apertura o mejora de caminos y canales, sin impedir a las secciones la apertura o mejora de los suyos."

A esta atribución podría referirse el señor Cordova, pues es la única que al respecto se haya en nuestro Código Político; y ya vemos que no toca el punto referente a que sea la Convención o un Congreso los únicos llamados a aprobar el presupuesto de un ferrocarril cualquiera. Así, pues, creo que no quebrantaremos la Constitución aprobando tal como está la cláusula en debate.

Recuerdo también que esta Asamblea decretó la apertura de los caminos del Pailón y Chone, creó fondos y no se reservó el derecho de aprobar el contrato o contratos que podrían estipularse para llevar a cima esas obras. Se me dirá que en ellas no se invertirían grandes sumas como las que demanda un ferrocarril trasandino. Está bien; pero hay que tener en cuenta que no por eso la Asamblea debe ser inconsecuente en sus disposiciones, pues en el fondo tanto vale lo uno como lo otro.

Además hay un artículo en la Ley de Hacienda que prescribe al Ministro del ramo que en el informe al Congreso inserte cada uno de los contratos celebrados, y naturalmente el del ferrocarril figurará entre esos; aunque me inclino a creer que el Presidente de la República pedirá la aprobación del presupuesto o valor kilométrico del ferrocarril en mensaje especial.

Por lo dicho estará, por la aprobación tácita de la cláusula 30ª.

El señor Cueva. — No creo necesario que sea la Asamblea misma la que apruebe el precio, porque entiendo que en cualquier contrato se puede estipular la manera como se ha de fijar dicho precio; una de ellas es, verbigracia por medio de peritos.

Cerrada la discusión, se desechó lo indicado por el señor Cordova y se aprobó la base 30ª.

En seguida se aprobaron, en los siguientes términos las bases 31ª, 32ª, 33ª, 34ª, 35ª, 36ª y 37ª.

31ª Para los efectos de la cláusula 9ª la Compañía del Ferrocarril, o sus agentes, presentarán al Consul del Ecuador donde se hagan las compras de materiales, o a cualquiera de sus representantes designados al efecto, las facturas originales de la casa o fábrica vendedora, en vista de las cuales certificará dicho Consul, o representante, la efectividad de la compra o contrata que servirá de precedente, sin lo cual no podrá hacerse la introducción libre por la Aduana de Guayaquil.

32ª Los avalúos y pagos de intereses y fondo de amortización se estipularán en oro americanos, debiendo verificarse dichos pagos en Nueva York, a la Compañía de Crédito, que será el Agente Fideicomisario.

33ª Dos tercios de los empleados del ferrocarril deben ser ecuatorianos, siempre que sean idóneos.

300
34º El Gobierno del Ecuador autoriza a Archer
Hannan y asociados para traspasar este contrato con los mis-
mos derechos y las obligaciones y seguridades aquí estipuladas
para los transferidos.

35º Este contrato, antes de ser obligatorio a
las partes, será sometido a la deliberación y aprobación de
los señores George Hooley, P. Cooper, Hewitt, E. H. Pover,
Farr, y si estos hicieren algunas observaciones, o rehusa-
ren aceptar algunas cláusulas o condiciones, las pondrán
en conocimiento del Gobierno en el término de ciento ochenta
días fijos, quien contestará aceptándolas o rechazando-
las dentro de sesenta días de recibidos los pliegos, a menos
que no se llegue a un nuevo acuerdo. Rechazado este se ten-
drá por insubsistente el contrato.

Si expirados los ciento ochenta días no se ha
recibido noticia de objeción a las condiciones estipuladas
se tendrá por ratificado el contrato en todas sus cláusulas.

36º El Gobierno del Ecuador representará en el
"Directorio de la Compañía, la tercera parte de las decisiones
hasta que sea pagado el capital, caso en el cual, llegado que sea,
representará el Gobierno la mitad.

37º Se entiende que Archer Hannan y sus aso-
ciados son los siguientes capitalistas: -

Stewart Coats
Douglass Robinson
P. Cooper Hewitt
Charles R. Lee
E. H. Poverus Farr
John R. Shuyresant
G. Hope Norton
Geo. Broadley
J. C. Kilbrett
Mc. Thompson
Archer Hannan
P. Dumont. -

Quito Abril 10 de 1897. -

El Ministro de Obras Públicas

Ricardo Valdivieso

Archer Hannan. -

La Presidencia comisionó a
los señores Córdova, Cueva y Ferán para que arreglasen la redac-
ción del Decreto respectivo, según los términos en que acaba de
aprobar la Asamblea las bases del contrato sobre el ferrocarril.

Después de lo cual, se levantó la sesión. -

El Presidente de la Asamblea

H. Moncayo

Sesion ordinaria del 19 de Abril de 1897

Primera hora

Presidencia del Señor Abelardo Moncayo.

Asistieron los señores Aguilar, Andrade (Ab. N.), Andrade (R.), Arango, Arellano, Bayas, Bueno, Carbo, Cevallos, Cisneros, Cordero, Coronel, Córdova, Cueva, Egas (F.), Egas (Ab. A.), Franco, Freile, Intrivago, Lariva, López, Montalvo, Ordoñeda, Oña, Paladines, Novada, Reina, Román, Rosales, Ruiz (J.), Ruiz (V.), Cordero, Berrío, Ugarte, Vascanes, Vela (F.), Villasis, Viteri, Yépez y los infrascriptos Diputados Secretarios Corral y Monge.

Se leyó y aprobó el acta del 12 de abril.

El Sr. Berrío. — Hoy enemigo, Sr. Presidente, de hacer reclamos o rectificaciones, respecto de las actas que se han, aunque en ellas se noten ligeros alteraciones, pero hoy me voy precisado a contrariar este mi propósito porque en el pliego N.º 102 y en el acta correspondiente al 24 de Febrero se registra una argumentación del Sr. Dr. Cevallos, seguida de una réplica mía que no guarda relación con lo dicho por el preopinante, porque se ha suprimido un concepto que sentí de dicho Señor, cual es el de que debían suprimirse también del camino al Oriente, las palabras "desde la ciudad de Riobamba," para evitar decir, que dentro y fuera del país hayan personas que fundándose en esa expresión supongan que Riobamba está rodeada de lagunas, lo cual sería depresivo para esa importante ciudad.

Bien está que se cumpla con la disposición dada por la Presidencia, autorizando a los Ds. Diputados para que puedan mejorar, si lo desean la forma de los discursos que pronuncien, pero no el fondo de ellos, la parte sustancial, porque entonces resultaría que una réplica no guardaría relación con los conceptos que aparecen en las actas publicadas.