



y se levantó la sesión.

El Presidente

A. Meléndez

El Secretario

J. M. Bandejas

Sesión del 7 de Julio

Asistieron los H. H. Presidente, Vicepresidente, Abarca, Barriga, Carrasco, Crespo Toral (E.), Coronel, Dávalos, Frute, Galvez, Gámez Turado, Hidalgo, Jaramila, Landívar, Ledesma, Manríquez, Madrid, Noboa, Ortega, Paredes, Palacios, Pano, Pizarro, Rivera, Ruiz, Sabazar, Sanchez, Sevilla, Zambrano, Aguillón, Velasco (E.), Velasco (M.), Villagómez y Viqueza.

Aprobada el acta, se leyó un oficio del Tribunal de Cuentas, por el cual pide se le considere las referencias a la ley de Hcta. indicadas por el Tribunal y que constan del documento V de la Memoria del Ministerio de Hcta. pasó al estudio de la misma Comisión, encargada de presentar el Proyecto de reformas a la indicada ley.

Luego dióse cuenta con el siguiente Informe. = "Excmo. Sr. = Nuestros Comisiones 1.^a de Legislación y 1.^a de Obras

publicas, ha merecido el Proyecto de ley relativo a la construcción de caminos en las provincias del Sur, y creo que debis aceptarlo a discusión, meros en la parte relativa a los caminos de Cuzco a Machala y Manayal, respecto de los cuales existen leyes anteriores, que hacen innecesarias las disposiciones del Proyecto en cuestión. Tal es el parecer de nuestras Comisiones, salvo el mas ilustrado de la H. Cámara. —
Luzo, julio 7 de 1887. — Saizaga. — Freile — Coronel. — Sanchez. — Volsa.

Puesto a discusión el Proyecto a que se refiere el Informe, pasó a 3.^a discusión. La partida a tener debate la propuesta que hace el Sr. Meana y Kelly para la prolongación del ferrocarril del Sur hasta frente a la Ciudad de Guayaquil, y leído el art.^o 4.^o con las modificaciones hechas por la respectiva Comisión, el H. Vicepresidente dijo: no me interesa ningun interes por la obra de cuya propuesta vamos a ocuparnos, por que no la considero necesaria para el pais, sino voluntaria, y así lo creo por que tenemos que fijarnos en que hay ferrocarriles que son necesarios y otros que no lo son. En segundo lugar debemos atender de preferencia a otras obras de mas importancia para el pais, de otro



lado, no son favorables las proposiciones, que ha-
ce el empresario, yo estaría por la contratada, si se-
lo se garantizara el interés del 6% sobre los pro-
ductos del ferrocarril, por que es obra que produci-
rá más del 6%; y aun queviera que se le aumente
al empresario el número de años, para que van-
fuctúe la empresa. Así, pues, deseo que pre-
viamente se discuta este punto para poder to-
mar en consideración las demás bases del
contrato. En consecuencia, y con apoyo del
H. Coronel hizo la siguiente proposición. =
"Que previamente se discuta el art. 14 del
contrato del Sr. Kelly."

El Sr. Madrid: el art. 14 es innegable-
mente el más importante en el contrato
que vamos a discutir, ya he manifestado
mi opinión respecto a la utilidad de la
obra, aunque haya negado que es absoluta-
mente necesaria, agregare que estoy vivamen-
te interesado en su realización, y en esto creo
que está de acuerdo esta H. Cámara; pero
diferimos, Excmo. Sr., en la condición que
establece el referido art. 14, por que yo la creo
muy gravosa a la Nación, y preferiría
mucho bien que el empresario construya con
sus recursos y explote por 99 años la línea,
é cualquier otra proposición que alivie
a la Nación de compromisos que producen
terriblemente en el porvenir: es por esto

que votaré por la moción del Sr. Vicepresidente.
El Sr. Landívar votó por la proposición
por que en todo contrato cada una de las ba-
ses forma un conjunto regular que se rela-
cionan entre sí; y como el artº 14 abraza
toda idea general de la propuesta, debe dis-
cutirse el dicho artº. — Cerrado el debate
fue aprobada la proposición.

A continuación el mismo Sr. Vicepresi-
dente con apoyo del Sr. Carral propuso. —

"El empresario construirá de su cuenta el
ferrocarril que es materia del presente con-
trato, y el Gobierno lo garantizará la uti-
lidad del 10% del interés anual sobre el
valor de la obra concluida, á juicio de pe-
ritos nombrados y previa presentación
del presupuesto. El empresario gozará de
los productos de la línea durante veinte años,
aunque dichos productos excedan al tipo del
interés simple."

Puesta á debate, el Sr. autor de la propo-
sición, la retiró, manifestando que no tenía
objeto someterla á discusión, por cuanto no
había acuerdo sobre su contenido, con la par-
te contratante, y por que esperaba que la Cá-
mara desecharía el contrato en su totalidad.
Consultada la Sr. Cámara, consintió en
que se la retire. En consecuencia, continuó
la discusión del artº 14 con las modifica-



nes propuestas por la Comisión, entonces Sr.
H. Madrid dijo: Excmo. Sr.: mi opinión es
ya bien conocida por esta H. Cámara, y no
obstante repetiré que: estimo como el que más
las ventajas y utilidades de un ferrocarril, don-
de quiera que se construya; pero en el caso pre-
sente no reconozco que sea de necesidad urgente,
y por lo mismo creo que la Nación, presump-
ta la abrumadora situación del Erario, no
puede ni debe emplear ingentes sumas en la
proyectada empresa, teniendo como tenemos
otras necesidades más urgentes e indispen-
sables; ya he dicho que el tráfico entre Guaya-
quil y Yaguachi está bien servido por la
vía fluvial, y aun diré que mejoraría por la
del ferrocarril, mas desgraciadamente no
estamos en condiciones de poder mejorar lo
bueno conociendo de recursos basta para im-
plantar lo que es absoluta y urgentemente
necesario. Si la empresa quisiera aceptar
algunas de muchas proposiciones que se
han hecho durante el receso, estaría la di-
ficultad sobrada; pero es muy duro re-
signarse a pagar \$ 600.000. y las utili-
dades de veinte años por una obra que,
según se me ha informado fue presu-
puesta, en la época del Plutarco Gar-
cía Morero, en la suma de \$ 250.000
ó \$ 280.000; yo no soy competente para

estimar valores de ferrocarriles, pero se dice
que me parece como el precio de \$ 28.000
mas o menos por kilometro, en un terreno
casi llano y blando, sin mas accidentes que
oteros pequeños de fácil reparación. El
Sr. empresario me dice: que la obra es su-
peramente importante y que beneficiará
a la Nación, en el mismo sentido han dis-
currido los H. H. Sres. que le sostienen;
por consiguiente, debo deducir que será muy
productiva, como respecto lo creo, y siendo
así, tengo una razón mas para votar con-
tra el art.º que nos impone la obligación
de pagar muy caro por una empresa que
desde el primer año que le di al tráfico,
producirá un doce por ciento a mas...

El H. Rivera: Una vez reconocida
la importancia y utilidad de la obra
por los H. H. preopinantes, pudiera bien
abstenerse de demostrar su conveniencia,
pero debo fundar mi voto en el Informe
que he tenido el honor de suscribir con
mis H. H. Colegas de la Comisión, y por
esto me permitiré hacer algunas reflexio-
nes para desvanecer fundadamente las
opiniones contrarias que he oido. Se ha di-
cho muy bien por la prensa, que fué un
error haber comenzado el ferrocarril en
Yaguajay y no en Guayaquil. Pueba



de esto que el ferrocarril de 70 kilómetros ¹⁸⁵
entre Yaguachi y Chimbo, que ha costado al
país tal vez dos millones de pesos, no ha pro-
ducido un desarrollo agrícola proporciona-
do en la región que atraviesa. Ese ferrocarril
ni parte de los centros de producción, ni llega
al centro más importante del consumo, y
por consiguiente no es un elemento desarra-
llador de la industria. El vaporcito que en-
cuentra los productos de la sierra y los pasa-
jeros en Yaguachi, es una parte íntegramen-
te de aquel sistema de transporte, tan ínte-
grante como los carros del mismo ferrocar-
ril; y cabiendo éste y aun llevando éste al va-
porcito de 3 ó 500 bultos que han constitui-
do el contenido de dos carros, se ocurre
preguntar qué desarrollo cabe, ni que in-
cremento en la producción, ni que aumento
en el tráfico: servido el país por un ferrocarril
que solo tuviera dos carros de carga, y á
más de la carga tuviera que amontonar
á los pasajeros dentro de esos mismos carros.
¿qué otra cosa es lo que sucede con el vapor-
cito? La observación diaria en Yaguachi
lo está diciendo: los trenes, ó vienen con
una carga que no basta para llevar el
vapor, ó traen tal cantidad, amon-
do han acudido á Chimbo los productos
interiores, que no puede el vapor.

llevar toda la carga, y sea a gran parte regada allí, hasta el día siguiente y para la hora que la amarea permita, lo cual traducido a tiempo hábil, quiere muchas veces decir una pérdida de dos días para el comerciante interiorano, sea el consiguiente perjuicio a sus intereses, cuando no a su salud en un clima que notoriamente no es el más favorable para él.

De notarse es, que lo grueso del tráfico del interior deja totalmente a un lado el ferrocarril, cuyo servicio es imperfecto por las razones que he puntualizado, es decir, por que no va a Guayaquil; ese tráfico desciende a la costa por la vía de Babahoyo, por caminos considerablemente malos, y por qué? Por que en Babahoyo, el vivandero de la sierra encuentra como ha caído plaza y realiza sus productos, prefiriendo dejarse explotar y escarnecer por los chigueros para regresar precipitadamente a suya ciudad. Con el ferrocarril prolongado hasta a diez minutos de distancia de Guayaquil, el vivandero llegaría a esa ciudad, que es el verdadero objetivo del productor, en menos tiempo de lo que se consume por vapor entre Babahoyo y Guayaquil, y cinco horas después de realizada sus efectos,



186
sin la abrumadora intervención del extranjero
desobnado, podría estar de nuevo sino mate-
riamente en su casa, si en su clima natural.
Guayaquil es el objetivo neto del que va de la
sierra, con algo que vender en la costa; aquí
es el imperio donde a la vez que vende, ha-
ce sus compras, y fuerza es convenir en que
lo lógico, lo práctico comercial y lo social-
mente hablando, lo urgente si se quiere,
sacar al comercio del interior de la ma-
quina mecánica en que lo tiene opri-
mido la imperfección del servicio de co-
municación; es esta prolongación del
ferrocarril a Guayaquil. Tal como ella
existe hoy, es algo como si se hiciera el
viage por 70 kilómetros en un corcel
veloz, para andar los días del viage
montado en los lomos de un buey.

El H. Uquillas: Oí decir al H.
Vicepresidente que el ferrocarril de que
tratamos no es necesario: yo no se de
que necesidad nos haya hablado
J. J. si de la metafísica, es claro que
ninguna obra es necesaria; pero si
se habla de necesidad social, es eviden-
te que el ferrocarril es absolutamente
necesario, por que aumentará la ri-
queza nacional. En esta virtud noto
una contradicción en lo expuesto por

el Sr. Vicepresidente, pues dice que el ferrocarril producirá ingentes sumas de dinero, pues si ha de producir una riqueza positiva, no correspondiendo como se diga que no es ni útil ni necesario, y si el ferrocarril ha de proporcionar riquezas al país, sería más criminal ante la Nación, sino permitiéramos toda empresa para llevarlo a cabo. — El H. Madrid dijo: que el Sr. García Moreno había estudiado el punto por donde ahora se trata de llevar la línea férrea, y que de sus cálculos resultó que a lo más podía costar \$ 250.000. — Esto no es exacto, pues si bien el Sr. García Moreno concibió la idea, nunca llegó a esos cálculos, y si no quisiera que el Sr. Madrid nos diga con que documentos prueba su aserto? No me explico como el H. Madrid haga los argumentos que le hemos oído, para decir que es mucho lo que el empresario pide por la obra. Damos al Sr. Kelly el interés del 6%, y el después de 20 años entregará el ferrocarril que vale \$ 500.000. El voto de la Comisión aceptó la propuesta del Sr. Palau, a quien se le da también el mismo interés del 6% y además 99 años de exclusiva, y ya se ve entre los 20 años que pide el Sr. Kelly y los 99 del Sr. Palau, hay



una diferencia de 79 años. - Naturalmente Colombia ha contratado muy caro la construcción de un ferrocarril con un sindicato anglo-francés. - El Perú ha contratado también en inmensas sumas en ferrocarriles, y no hay Nación de Sud-América que no acometa esta clase de empresas.

El Sr. Galvez: No puedo, Sr. Presidente, guardar silencio ante un asunto tan importante y que quiere decir no solo la ventura de la provincia de Guayas, sino de la República toda, así es que de acuerdo a mi deber mis operaciones particulares como Diputado por la provincia de Guayaquil, solo quiero manifestar que no he sido ni una sola opinión en contra de este contrato, que precisamente al realizarse nos traerá el mejoramiento moral y material de la República. Ya lucidamente se ha probado que el ferrocarril es útil, necesario y conveniente al país, y por lo mismo solo quiero que conste que, como Representante del Guayas, no he sido indiferente al tratarse de su suerte futura, y que siguiendo el concepto general, deseo con todo el interés que puedo arrastrar a un cenáculo de supratrivia, que facilite todos los medios para que se

realice obra tan importante.

El H. Madrid: refiriéndome a lo
expuesto por el H. Sr. Rivera, que me ha
prejudicado, debo decir que los obstáculos que
actualmente pueden estorbar la navega-
ción en el río "Maguachi", son debidas a la fal-
ta de policía en ese río, y desaparecerán con
el trabajo de algunos días y la ayuda de
una Draga en cuanto al ejemplo de otras
Naciones que nos ha puesto por delante,
no limitari a observar: que si el Perú
ha empleado inmensos sumos en ferrocarri-
les estériles y ruinosos, que al fin se ha vis-
to obligado a abandonar, nosotras que no
tenemos mineras ni salitre, no podemos
imitarle; si nuestra hermana Colombia
paga muy caro un ferrocarril, tendrá sus
razones para ello; pero nosotras no debemos
ni podemos pagar diez por lo que vale
cinco. Con respecto a lo expresado por el
H. Sr. Galver, hare notar a S. S., que no
impugno la obra, materia de la presente
discusión; yo la acepto, me intereso en que
se realice; pero deseo que esto se haga en
condiciones menos gravosas a la Nación;
en cuanto a la indicación de que debemos
interocarnos por la provincia que, sin so-
licitar yo, ni moverlo, me ha honrado
con su representación, me permitire ob-



servar: que en esta H. Cámara no debemos tener en cuenta sino los intereses generales de la Nación, y que a pesar de esto, tratándose de las más urgentes necesidades nacionales, no he tocado las de nuestras pobres provincias del interior, y solo he hecho mención de las de Guayaquil: "Foguería potable" y "Carretilización"; para cuyo efecto, la Municipalidad del Guayaquil se ha dirigido al presente Congreso, solicitando facilidades y recursos, que han variado de desaparecer las dos únicas causas de esa mortalidad espantosa que diezmaba frecuentemente nuestra población: accidentalmente el Senado discute esa solicitud, y cuando se presente en esta H. Cámara, yo alegaré por ella, con todas mis fuerzas, para que la considere de gran e urgente necesidad pública; siendo esta una de las principales razones que me hacen desear que la Nación no consiga para ella sus rentas en obras de menor importancia.

El H. Nobre: Cuando se dio la 2.^a discusión al Proyecto que hoy en el 3.^o se discute, y que trata de la prolongación del ferrocarril del Sur, se hicieron algunas objeciones acerca de la conveniencia de esa línea, objeciones que creo de mi deber desvanecerlas; ya que como miembro de la Comisión

de Obras públicas, he suscrito el Informe que se ha presentado á la consideración de esta H. Cámara.

En primer lugar se ha manifestado que el contratista del nuevo ferrocarril, que es el mismo del de Yaguajayá á Librambo, no dará cumplimiento al contrato anterior, y desatenderá por completo esa línea, por atender á la nueva, y que como empresario quebrado desea tomar á su cargo este nuevo negocio para resarcirse de las perjuicios que le ha causado si que le cense la línea que hoy construye. Este argumento, me parece, Sr. Presidente, que carece de verdad, de justicia y de imparcialidad. De verdad, por que hasta ahora no se ha manifestado por el Sr. Kelly la mas leve duda de que no cumplirá en el tiempo señalado, y por que los trabajos emprendidos, demuestran que ha hecho lo posible para quedar bien con su compromiso: de justicia, por que el Ingeniero nombrado por el Gobierno para inspeccionar los trabajos y valorizarlos, ha presentado al Poder Ejecutivo un luminoso Informe, en el cual demuestra, que el Sr. Kelly ha hecho los trabajos, y ha invertido más de lo que produce la renta de sales, y de imparcialidad, por que sentados estos dos antecedentes que á todas luces son verdaderos, no



podemos menos de reconocer que inculpar al contratista, es obrar sin lealtad, y desatender la palabra pública.

Otro argumento, que se ha creído de gran peso, es que la prolongación del ferrocarril, refiende solo en beneficio de la costa, y que de ella no sacaríamos provecho alguno las otras provincias.

Yo me sé, Sr. Presidente, si debe desatenderse una obra de utilidad y necesaria, en razón de que solo una provincia es la beneficiada, sobre todo, cuando esa provincia, es la llave de la República, el lugar de abasto, el punto de consumo y su Capital la más importante en lo relativo a comercio. Esto bajo un punto de vista, que por otro lado, no he podido llegar a comprender la razón que se tiene para suponer que la prolongación del ferrocarril no favorece a las provincias del interior, que con esta nueva vía, tendrían más facilidad para el tráfico de personas y mercancías, y disminución de fletes y pasajes, y no se diga que esta facilidad y esta disminución, no es razón suficiente para apoyar el Proyecto, porque ella es la causa principal para el fomento de las líneas férreas; de otro modo, fácil sería, seguir el sistema hasta aquí conocido: los de la costa seguiríamos transportándonos por vapor, y la del interior usando sus conocidas cabalgaduras.

Se ha dicho también, la Nación está en bancarota, su crédito decaído, no hay recursos con que atender a esta obra. Esta declaración, Sr. Presidente, es poco honrosa para nosotros, y mucho más cuando no es verdadera. — Cuanto que las circunstancias especiales, por lo que viene pasando el Tesoro público desde 1883, no le dejan desahogo para emprender en muchas y necesarias obras; pero esto no es razón suficiente, para publicar que la Nación está en bancarota. — En cuanto a su crédito, felizmente, Sr. Presidente, se halla bien suministrado, pues nunca, ha tenido más facilidad el Gobierno, para encontrar fondos que en la época presente, sin embargo de que las trastornos políticos deberían haber sido causa suficiente para alzar de las arcas públicas los capitales de nuestros comerciantes.

Además, consideramos que este ferrocarril se va a construir con capitales propios, y que el Gobierno solo va a pagar el rédito módico de un 6%, ó sean \$/ 30.000. al año, que bien puede distraer de su presupuesto general y aplicarlo a esta obra. De este modo llegará, después de algunos años, a tener una línea propia que le dará fin que renta, ya por el producto de ella, ya por que contribuirá a aumentar la ri-



queja del país. La nueva línea férrea y todas las que se construyan, serán para el Fisco una verdadera Caja de ahorro, donde depositará anualmente una cuota insignificante, en comparación a la utilidad y beneficio que esas líneas le darán más tarde, cuando sean de su propiedad.

Un H. Colega; argumentó también mucho, en contra de esta línea; pero su argumentación se reduce a lamentaciones y a quejas, contra el beneficio que a reportar Guayaquil, quejas que le llevarán hasta el extremo de llamar a los habitantes de su provincia, hijos desheredados a quienes nada se les da. — No hay razón, Sr. Presidente, para acoger esta queja; Guayaquil es grande centro de comercio, pero esto le debe a su situación topográfica y al trabajo constante y aoidno de sus hijos, y no es ninguna razón para que se lancen exclamaciones, porque esa Ciudad se halla en mejores condiciones que otros lugares de la República. ¿Tiene ella la culpa de haber sido fundada en un lugar tan privilegiado? ¿La tienen sus habitantes por haber nacido en ese suelo, y no ocuparse al trabajo?

También se hizo notar a esta H. Cámara que si solo los Contornos del Guayas y

Yaguachi, se van á beneficiar con esta línea, de
be ser costada por las respectivas Municipalida-
dades. No es verdad, Sr. Presidente, que
solo esos Cantones se van á beneficiar, la
Nación entera, y muy en especial las provin-
cias del interior, ganarán con la prolongación
de esta vía; pero aun considerando que el be-
neficio mayor estuviere para esos dos Cantó-
nes, no creo que son las Municipalidades
las llamadas á costarla, porque si estádo
este principio debemos aceptar como conclu-
sion, que ninguna línea, debe ser costada
por la Nación, sino con las rentas de las
Municipalidades cuyos Cantones.

Como argumento de consideración, se
ha puesto tambien el que se va á arminar
el empresario de la navegacion fluvial. Es-
to carece de exactitud: 1.^o porque la nave-
gacion fluvial queda libre: 2.^o por que no
es la carrera más productiva para la empre-
sa, que lo es en el mar mandando sus peores
vapores: 3.^o porque en lugar de hacer esa
carrera para la del paso del río; y 4.^o por
que la navegacion de Guayaquil á Yagua-
chi, es hoy difícil á causa de los bancos
de arena que se han formado en este úl-
timo punto. Esto prescindiendo que la uti-
lidad y el beneficio que reporta la Nacion
todo debe anteponerse á empresas particu-



lares.

Si admitiéramos el antecedente de que se arrendarían los empresarios, debernos admitir que no debe construirse líneas ferreas, ni a Quito, ni a Cuenca, ni a otros puntos importantes de la República, ya que la construcción de esas vías, traería por consecuencia la ruina de las que existen en arrendar bagajes, y también el de los pobres arrieros que carecerían del trabajo que hoy les sustenta.

Estas observaciones las he hecho para fundar mi voto, acerca del Art.º que se discute, y me reservo a tomar parte en la discusión de los demás.

El Sr. Hidalgo manifestó que no podía considerarse el ferrocarril como una obra voluptuaria, ya que no era de puro lujo o recreo, una vez que concluido representaría un capital fijo que quedaría en beneficio de la Nación, y que obras como esta que aumentaría las entradas fiscales, que daría ensanche al comercio y abriría las puertas a la inmigración extranjera, no puede ser considerada como de puro lujo, sino al contrario de gran utilidad para la República; y el Sr. Paredes: que si la consideración de la penuria del Erario, le hacía ver al principio con toda

este asunto, habiendo despues meditado la razon de
formacion y parados mirantes en el concepto for-
mado por los altos funcionarios y personas
que entienden bien de la materia, ha in-
clinado su animo en favor de la empresa,
por que juzga ser un deber de conciencia apo-
yarla para su realizacion.

El Sr. Arizaga: Tratandose de una obra
nacional es indispensable tener en cuenta los
intereses generales; y yo estare con mi voto en
contra del Art. que se discute y en contra del
Proyecto en general, por que en mi concepto,
la obra de que se trata es inoportuna, y no
consulta las conveniencias nacionales. Con-
cedo que la linea de Yaguachi al recreo sea
de alguna utilidad para Guayaquil, de
mucho utilidad para los propietarios de
Yaguachi, y de mucha utilidad tambien
para los empresarios de la via; pero nadie
me convencerá jamas de que esta satisfaga
por el pronto una verdadera necesidad
nacional. Y cuando hablo de necesidad,
Sr. Presidente, no lo hago en el sentido meta-
fisico de que me ha hablado el Sr. Senor
Alquillas: hablo unicamente en el sentido
economico. Entiendo por necesidad econo-
mica, algo asi como el sintoma de una
imperfeccion en las condiciones de la
vida humana; el conocimiento de un



obstáculo por vencer, para avanzar en el camino del progreso; y entiendo, además, que para juzgar con acierto en esta materia, es preciso colocarse en un punto de vista enteramente relativo. Lo cual, es, pues, la verdadera imperfección de nuestras condiciones económicas y comerciales; cuál el verdadero obstáculo, que se opone á nuestro perfeccionamiento material, social y político? No son por cierto, las pequeñas inconvenientes de nuestras vías fluviales, son las barreras que la cordillera opone á la fácil y libre comunicación de los pueblos del interior con las costas; y es este el punto al cual debemos consagrar nuestra atención preferente. Si me ya conocierais esta H. Cámara de otras propuestas dirigidas á satisfacer las verdaderas necesidades de que trata, y si, pobres como somos, no estabamos en condición de comprender al mismo tiempo en multitud de mejoras, parciales que sean, debemos atender primeramente á aquellas que sean de una vital importancia, so pena de sacrificar incóntinente todos los recursos del porvenir y exponer á la Nación á verse convertida más tarde en la pradera pretoria de las empresas mercantiles. Por lo demás, luego el convenimiento de que la obra de que se trata, podrá hacerse después de poco en mejores condiciones.

para la República, si es que el Sr. Kelly cum-
pliendo, como es de esperarse, sus primas con-
promiso, lleva la línea de Chiureto hasta
Libanillo. Entonces será la línea del Recreo
su complemento necesario; pero ocuparnos en
ella por el pronto es proceder a la inversa y
satisfacer antes las exigencias del lujo que las
verdaderas necesidades.

El Sr. Madrid: Sr. he sido interpretado
por el Sr. Uguitas y pide a V. E. que me per-
mita una vez más la palabra. "El Señor
Uguitas me pide de un momento que pruebe
haberse presupuestado el Ferrocarril de Ya-
guachi al Recreo, olvidando seguramente
que yo hablé por referencia, si el hecho no es
cierto, yo no me comprometo en sostenerlo, S. E.
sabrán más a este respecto: en cuanto a la
estimación del costo tengo mis razones
para juzgar muy caro el que nos propone
la empresa; pero no soy competente para
probarlo; como tampoco pide a S. E. que
pruebe lo contrario. Se ha dicho también,
Sr. Madrid, que solo así mismo prevenido
pueda oponerse a la realización del con-
trato Kelly, por lo que a mi respecto, creo
que debo repetir que: yo no me opongo
y solo deseo modificaciones en favor de
la Nación; como ematario deseo ardiente-
mente el engrandecimiento de mi querida



patria, como vecino de Guayaquil en donde tengo a la dulce compañera de mi vida, mi hogar, y mis negocios, anhelo por su prosperidad; en fin, Sr., yo obró con mis convicciones, y me inspiró solo en mi propia conveniencia, y no dudo que lo mismo hacen todos mis H. H. Colegas.

El Sr. Rivera: El servicio fluvial allí donde la naturaleza no impone su voluntad, allí donde las vocas de los ríos no se obstruyen por esa misma acción; puede ser posible como urgente para el desarrollo del comercio de un país; pero donde mareas y obstrucciones naturales, y un limitadísimo servicio de vapores pequeños, constituye el agente en cuestión, que esperanza si quiera un poco de progreso puede realizarse? Pensar de otro modo, es creer que para abaratar, basta el no retroceder. En Norte América, que ha sido el campo donde todos los problemas modernos se han planteado con los más viables resultados se ha advertido lo siguiente: el río Hudson, que en nado se asemeja al de Yaguachi, era la única arteria para el comercio de la Metrópoli. New Yorkina; pues bien, en una obra de correo se colocó el primer ferrocarril, y cuál fue el resultado? Se cegó la vía fluvial, desapareció la línea de hierro? Ni una ni otra cosa.

El río que antes dio un paso á dos ó tres meses
diarios, y la una línea de ferrocarril, lejos
de declararse en quiebra, fué seguido á pe-
so de otra línea en la opuesta rívera; y las
tres grandes anteriores del tráfico, apenas si
se alcanzan hoy para responder á las necesi-
dades, cada día crecientes de aquella gran
Ciudad. Lo que se ha sucedido con el colosal
empresario De la Roche, no bastó para á la dé-
cima parte de la población, sino le suministran
también varias líneas ferreas que con el río se tra-
can recíprocamente en competencia, con beneficios siem-
pre del público, que tienen de ser siempre
el aprovechado de todas las competencias co-
merciales. Abiertas por la ciencia las vocas
del Mississippi, rey de los ríos, en sus muchos
hombres previsoros en la construcción de fer-
rocarriles rivereros, y algunas líneas de más
de mil leguas de extensión, en su parte hay
favorablemente con el río; y los centenares
de millares de habitantes de aquella Cun-
ca enorme, cosechan de esa fructuosa com-
petencia ventajas incomparables, que ja-
mas bastó la vía fluvial, aislada para
proporcionarlas. Así está el Tennesis,
está el Loma, están todos los ríos del mun-
do civilizado, preguntando idénticos re-
sultados. El desarrollo de las vías flu-
viales es siempre el efecto del plan de



194

cimiento de las vías férreas, las cenizas, desde que ser apoderó de ellas el indio primitivo con su fragil esquiife, hasta hoy que las surcan vapores mas ó menos grandes, no han dado sino imperfecta alimentación á los pueblos, necesario ha sido el impulso poderoso y secundante de la máquina de fierro, como que el hombre, sin osar á perfeccionar las obras de Dios, si las complementa con su ingenio cumpliendo así el divino precepto que impone á los hombres de ayudarse así mismos, para que de Él reciban ayuda.

El H. Galvez: El H. Madrid sentó en términos generales su proposición, y dijo: que dejando á un lado los intereses particulares, atendía solo á los generales; y como lo que acabo de oírle perdiera al oírarme, debo manifestar que al tomar la palabra hice presente que yo tambien, dejando á un lado mis opiniones particulares, solamente miraba las de la patria, y como republicano sincero, no me ha de cegar la idea de ser Diputado por el Guayas, para olvidarme que soy Representante de la Nación, sin que esto excluya en mi el deseo de procurar en algo el bienestar del pueblo que me eligió.

El H. Aguillón: Breves, patrióticos y elocuentes fueron las palabras del H. Arizaga, con las que trató de

probar la bancarrota del Erario; pero no está en lo justo, si atenderemos que el H. Sr. Ministro de Hacienda nos hace ver en su Memoria que hay un sobrante en la Caja fiscal; pero suponiendo que hubiera déficit en contra, dígame, ¿cuál es la Nación exceptuando los E. E. U. U. del Norte, que no tenga ese déficit? No es pues, la bancarrota del Tesoro la que nos ha estorbado á acometer empresas, como la de, que se trata, sino la inercia y el poco espíritu público, que al emanciparnos, nos legó la Metrópoli. No se tenga por argumento la necesidad de agua potable para Guayaquil, y la canalización de sus calles, por que la primera está salvada con el Decreto que dió el Congreso de 1886, y lo segundo: si bien es de premiosa necesidad, es obra Municipal, y ella se realizara con la prolongación del ferrocarril, cuya conclusión determinara una nueva población al frente de Guayaquil.

El H. Sr. Arizaga: Si no me traiciona la memoria, no he pronunciado por nada en mi discusión, las palabras bancarrota déficit, ni otra semejante, y no sé cómo haya podido salir de mis labios el H. Diputado por Bolívar. Hecha esta rectificación, insisto por



lo que mira á lo principal, en la absoluta inoportunidad de la obra y en su inanez y niencia consiguiente. Cumpla el Señor Kelly su primera contrata, y entánces cuando las necesidades del tráfico hayan aumentado considerablemente y no baste en verdad la navegación de Yaguachi, multitud de empresarios se presentarán en competencia, y la Nación impondrá condiciones mejores de recibirlas, y realizará, á no dudarlo, un contrato mucho mas ventajoso que el actual.

El Sr. Troano: No soy adversario sistemático ni defensor frenético de la empresa de que se trata; pero quiero exponer la razón que tengo para apoyarla. Digo á los que la impugnan que no puede acometerse la obra por el mal estado en que se halla la Caja fiscal, pero no hay razón, por que la economía que se trata de hacer es puramente negativa; pues el ferrocarril será como una caja de ahorros como ya se ha dicho, para depositar en ella los caudales públicos que han de invertirse en las guerras civiles; y por lo mismo es necesario emplear una parte siquiera del Tesoro en obras permanentes que mas tarde darán á la Nación una utilidad positiva. Los \$200.000 de la sol se habrían invertido

en debelar las revoluciones de la costa,
sino se hubiera celebrado el contrato
con el Sr. Kelly, mientras que ahora, ese
capital se halla radicado en el ferrocarril
de Yaguachi.

El Sr. Velasco (Ab.) manifestando
el costo de los ferrocarriles de varias Repu-
blicas de América, y especialmente de los
de Suecia y Noruega, hizo ver que no era
como el precio asignado por el empresario
para la construcción de la línea férrea de
que se trata.

El Sr. Coronel, hizo presente que el
Sr. Ugarrillas comparaba la diferencia de
los rendimientos fiscales entre los años
anteriores y el de 1886, y de allí deducía
haber quedado en este último año un
déficit de ciento y tantos mil pesos en
cuya favor del Erario: que lo que de-
muestra la memoria de Hacienda,
en la comparación que hace de los ren-
dimientos de cada año, es que el de-
fícit ha sido mas bien en contra del
Erario.

Para al Libro 2º, y sigue la discusión de la
sesión del 7 de Julio 1887.



El Sr. Hidalgo: despues de manifestar que el Estado no sufrirá perjuicio ninguno con la celebracion de este contrato, por cuanto los capitales que pague al empresario por intereses iban a radicarse en obras permanentes, que al fin de los 20 años valdrán muchas cosas de las erogaciones fiscales, demostro tambien que la empresa será un elemento de paz pública, por que debiendo trabarse la línea con los hijos de la costa, los que ahora se emplean en mercedes en la política y en las revueltas, acudirán al trabajo, y al dar ocupacion a esos hombres, tengo evidencia que se evitarán las revoluciones.

El Sr. Vicepresidente: es excesivo el valor de cada kilómetro de via en terreno plano y sin dificultades. Y aquí es el caso de observar, contra un Sr. Diputado, que en los 70 kilómetros desde Chimbo a Yaguachi, no se gastaron más de dos millones. Tengo aquí los datos de la obra, y son los siguientes: Los 42 kilómetros de via trabajados en tiempo de Garcia Moreno, importaron a \$1.000.000 inclusive 300.000 en material rodante, calculado hasta Chiribe. De modo que los kilómetros citados apenas costaron \$600.000 pesos sencillos, y los 22 kilómetros

de via facilisima del presente contrato, para
a costar casi la mitad de lo que importó la
línea de Yaguachi a Chimbo. - Pero lo
mejor, Excmo. Sr., es rechazar este contrato,
y rechazarlo por innecesario. Por que esta obra
no ha menester subvención del Tesoro, porque
puede bastarse así misma, porque es tal vez
la única en su clase, de las del Ecuador, que
produciría una utilidad segura. El Esta-
do debe pagar y premiar los ferrocarriles en
que no habra mayor ganancia, los difíci-
les de construir, los que producirán mayor
bien a la Nación. Nosotros debemos subven-
cionar la línea que avance por la cordi-
llera a la Capital: esa es la verdadera ne-
cesidad del país, lo demás es lujo y desper-
dicio. El Sr. Theakston ha propuesto la
construcción de un ferrocarril de Babahoyo
a Puello Viejo, sin exigir nada al Erario, por
que sabe que esa obra le dará ganancia
segura. Si esto sucede en esa línea; que
dijeramos de esta, cuyo trafico vendrá a
ser importantísimo? Aquí la utilidad
será cuantiosa, y por eso cualquier capi-
tal puede acudir a una empresa tan
rica; pero no los capitales de la Nación
que tienen que emplearse en necesida-
des reales y urgentes. - Yo creo, Excmo. Sr.,
que el empresario va contra su propio



negocio; pues mejor le seria trabajar por su cuenta el ferrocarril y conservar siempre su explotacion, que ser a su servicio. Pero, es un timbre ocurrido en este al Gobierno, cuando la intervencion del Gobierno en las empresas industriales, es un obstaculo para la independencia del negocio. Constituida esta empresa por acciones suscritas por capitales de Guayaquil, sin que el Estado meta mano en el asunto, seria una buena medida en resultados. Pero, se dice que dentro de 20 años, pasaria el ferrocarril a poder de la Republica. Esto me es albaquero, Excmo. Sr., la influencia de los gobiernos, en estas cosas, es fluctuante; el dia en que nuestros gobiernos se convirtan en administradores de ferrocarriles y empresas de industria, estaremos peor que ahora.

El Sr. Rivera: segun los datos de los que nos ha dado cuenta el Sr. Sr. Vicepresidente, y que los creo exactos: 40 kilometros de ferrocarril han costado mas de un millon de pesos, y de aqui deduzco que los 30 kilometros que faltan costarian algo mas, en razon de que la parte que resta por trabajarse es la mas dificil.

ya por esa gran pendiente, por la naturaleza de su suelo, y lo arduo del clima. Con todo no debemos fijarnos en que nuestra República se halle pobre de recursos, y si debemos fijar la atención, que nosotros nos hallamos en mejores condiciones que las demás Repúblicas de sud-america, por que no hemos llegado al caso de vernos envueltos en papel moneda. Allí está la famosa Chile con sus victorias del Pacífico y con sus graneras. La gran República Argentina, el millonario Perú y la belicosa Colombia, ahogándose en el papel moneda; mientras que el Ecuador ni siquiera ha pensado en semejante despropósito, y, no obstante la pobreza que se pregonaba, conserva su crédito, y estoy seguro que el año entrante, la Aduana producirá un millón mas de fuertes, con lo que bien podría el G^{to}. atender holgadamente a sus necesidades.

Cerrado el debate, el H. Arizaga pidió que con arreglo al art. del Reglamento, se hiciera la votación por escrutinio, y resuelto así por la Presidencia, la H. Cámara nombró para secretarios a los H. H. Uguitas y Ortega y la Presidencia a los H. H. Salazar y Arizaga. Recogidos los sufragios fue aprobado el



art.º 14, modificado por la Comisión por 19 votos afirmativos contra 15 negativos.

Continuando el debate y puesto a discusión el art.º 1.º de la propuesta, modificado por la Comisión, fue aprobado; y entonces el Sr. Rivera con apoyo de los Srs. Viqueza, Noboa y Galvez, hizo la siguiente proposición: "Que en la parte final del inciso 2.º del art.º 1.º de la propuesta, suprimiéndose la frase "de modo que quede expedita la navegación hasta el centro del pueblo"; se ponga la siguiente: "el puente tendrá dos metros de altura sobre el nivel de las aguas en las mareas altas marcas".

Publicada que fué, el Sr. For. Presidente aplazó la discusión para la reunión extraordinaria de la noche, por ser muy avanzada la hora, y se levantó la sesión.

El Presidente

A. Viladmir

El Secretario.

J. M. Bandera