



gadera por mensualidades de \$  
2500. (Cláusula 14<sup>a</sup>)  
5<sup>a</sup> El H. C. de la J. que se pro-  
ponga al empresario la construc-  
ción del ferrocarril, con el beneficio de la  
explotación por 99 años, sin que el Gobierno  
quede obligado a reembolsar capital ni in-  
tereses.

El H. Presidente nombró una Comi-  
sión especial compuesta de los H. H. Dres.  
Dor. Polít y Najera, con el objeto de  
que, tomando en cuenta dichas indi-  
caciones, conferencien con el empresario  
para su aceptación.

Siendo llegada la hora, se levan-  
tó la sesión.

El Presidente,  
Bernardo Ponce

El Secretario,  
Gabriel J. Veintimilla F.

ARCHIVO

Sesión del 26 de Julio

Se abrió a las 12 del día, bajo la  
presidencia del H. Sr. Ponce, y concur-  
riendo los H. H. Dres. Vicepresidente,  
Aguilar, Coronel Matamoros, Obispo,

Dávila, Echeverría, España, Espinosa, G.  
Córdoba, G. de la J., Iturralde, Leon,  
Madrid, Mateus, Mera, Morales, No-  
pera, Páez, Piedra, Polib, del Po-  
y, Riquis, Serrano, Vazquez,  
y Viteri

Leída y puesta en consi-  
deración del Senado el acta de  
la sesión anterior, el H. Vazquez  
observó que faltaban en ella las  
indicaciones que se hicieron a la  
propuesta del Sr. Kelly, en la C.  
Gral, mas habiéndose explicado que  
dichas indicaciones no habían es-  
tado en S. O. por haberlas pa-  
sado a la C. ocasional nombra-  
da para entenderse con el em-  
presario, fue aprobado el acta,  
con la prevención de que se inas-  
taran las referidas indicaciones.

Se dió lectura a un oficio del H.  
Minist. de la Int. y el adjunto de-  
creto sobre nueva edición del  
C. C.; y el H. Vazquez dijo que en  
la H. C. de D. se discutía sobre  
otro proyecto igual, y que era  
excusado pasar el presente a  
una Comisión y ocuparnos de  
él. La Presidencia pidió se



remitiere el asunto a la Cámara Co-  
legisladora.

Diose cuenta: 1.º con un oficio  
del mismo Atrezo, con el cual remi-  
te una solicitud de los vecinos de la parroquia  
de las Rasmas, sobre la inconveniencia de  
su adscripción al Cantón de Baba; 2.º de  
otra del M. de H. y A., remitiendo un Men-  
saje del P. E. con el proyecto sobre amor-  
tización de moneda feble; y 3.º de una  
solicitud del Sr. Manuel García, en que  
pide se fije el verdadero sentido del inciso  
9.º del art.º 744 del C. de E. en mat. civil.  
Estos asuntos pasaron respectivamente a  
las Comisiones 1.ª de L., 2.ª de H. y 3.ª de  
L.; así como a la de Guerra se remitió  
la solicitud del Sr. Crnel. J. M. Ribadeneira,  
sobre sueldos.

H. H. Legisladores.

Con todas las provincias de lo In-  
terior de la República carecen de moneda  
fuerte que guarde conformidad con el siste-  
ma adoptado por la ley de 1.º de Abril  
de 1884, y circulan en su lugar, mo-  
nedas extranjeras deficientes, con  
cuyo motivo han sufrido los cambios  
frecuentes perturbaciones, con grave  
daño del comercio. En consideración  
a la conveniencia pública, creo

que el Gobierno está en el deber de exco-  
gitar medidas tendientes a uniformar  
mas el sistema monetario en la  
República, con el menor perjuicio  
posible para los pueblos en que  
aun circula la mala moneda.

A este propósito, he formulado  
el proyecto que someto a vuestra  
Consideración, que encuentro  
reís adjunto a este Mensaje.

J. M. P. Caamaño - El Mi-  
nistro de H. U. V. L. Salazar.

El Congreso de la R. del Ecuador.

Secreto

Art. 1.º Para la amortización de la moneda de mo-  
da ley, el Gobierno procurará contratar emprés-  
tano de \$ 1.000.000 de sucres en algunos o algunos  
de los Bancos de emisión.

Art. 2.º Hasta la mitad del empréstito, por lo me-  
nos, se recibirá en moneda de 09 décimos de  
fino con el peso completo, en piezas fraccio-  
narias de 2 y 1 décimo de sucre, y la otra  
mitad, a lo más en billetes de 50 y 20 cen-  
tavo de sucre.

Los billetes fraccionarios serán como  
los demás billetes, reembolsables en su-  
centavo, en metálico, por los Bancos que  
los emitan, y no permanecerán en  
Circulación más de 4 años.



Art. 3.º Al pago de este empréstito aplicará el Gobierno, el valor de la moneda que se amortigase y el producto de las unidades destinadas por la ley a la amortización de moneda.

Art. 4.º La Comisión que abone el Gobierno no exceda del 5 p. p. e, ni los intereses del 10 p. e.

Art. 5.º La moneda amortizada se exportará por cuenta y riesgo del Gobierno, previas las formalidades que estipulare.

Art. 6.º Una ley que se cuente con los recursos que proporcione el empréstito, se señalará un término que no pasará de Buenos para la conversión de la moneda feble que circula en la República.

En adelante, no se permitirá la circulación ni la introducción de moneda que no estuviere estrictamente arreglada al sistema monetario adoptado por la ley de 1.º de Abril de 1894.

Art. 7.º El Gobierno dará cuenta a la próxima Legislatura del uso que haya hecho de la presente autorización.

Dado en Quito a 28

Leído y puesto en discusión el informe de la Comisión Legislativa acerca de la creación de hospitales en Cotacachi y Samalá, el H. G. C. C. doña manifestó que antes de con-

terminarse esta discusión sería bien se cono-  
ciera la Ley de presupuestos que debe  
venir de la H. C. de S., ley en la que se ha  
dejado un déficit considerable, razón  
por la que debía suspenderse esta re-  
solución. El H. Secio. observó que  
la suspensión podría pedirse en 3.<sup>er</sup> de  
bate, y consultada la Cámara, pasó el  
proyecto á 3.<sup>a</sup> discusión.

Se puso á despacho la contrata del  
ferrocarril del Pailón; y puesto en 3.<sup>a</sup>  
discusión el art. 1.<sup>o</sup> de la propuesta,  
el H. Español, mas o menos, dijo lo  
siguiente:

Señor Presidente!

Probada se halla con testimonios irre-  
futables la importancia de los ferro-  
carriles en todas las naciones del mundo.  
Ellos ponen en contacto á los pueblos más  
apartados y van llevándole á cada uno  
lo que le falta, á la vez que establecen in-  
timas y provechosas relaciones. Si el  
Comercio, la industria y la ciencia  
han progresado de una manera tan  
maravillosa en nuestro siglo, débese esto  
en gran parte al desarrollo y multi-  
plicación de los caminos de hierro.  
La base del Comercio es el cambio,  
y así puede éste existir donde



no hayan caminos fáciles y expeditos para la conducción de los efectos. La entrada y salida de las mercancías en un país, establece el movimiento de importación y exportación, en cuyo equilibrio se halla vinculado su progreso material y su crédito. País que carece de productos exportables es país pobre, que tiene que consumir lo que produce o que vivir en bancarota perpetua. Y equivale a carecer de exportación el no tener caminos adecuados por donde dar salida a los efectos que se llevan a los mercados extranjeros.

La industria necesita poderosamente de íntimo contacto con las naciones adelantadas en este ramo, ya para procurarse de las materias primas o secundarias, muchas veces necesarias para la elaboración de las manufacturas, ya para copiar e imitar los buenos modelos, ya finalmente para llegar a la relativa perfección, indispensable en este caso para el consumo y la celebridad, porque el espíritu industrial abarca en el pte. siglo tantos ramos y ha hecho tan extraordinarios progresos.

La ciencia, sin la comunión de los pueblos, sin un tráfico intelectual constante, sin el cambio y la provisión diaria de obras e instrumentos adecuados y sin el estímulo necesario de adquirirse nombre y fama en el mundo científico, no puede nunca prosperar.

Esta prosperidad nace de la facilidad de comunicarse entre los hombres y de trasladarse á todas partes, donde lo exijan las necesidades de la ciencia.

— ¿Y qué diremos de la Agricultura? — Sin vías de comunicación por donde traer las máquinas y útiles necesarios, las nuevas razas de animales, las nuevas semillas de granos y frutos y todos los accesorios indispensables; sin vías de comunicación por donde llevar las producciones al interior del país y al extranjero, para establecer el cambio: la ciencia agrícola permanecerá siempre estacionaria, no mejorarán las producciones e imperfectamente servirán éstas para satisfacer las primeras necesidades.

— ¿Y todas las innumerables penurias de los caminos de tierra, que serían largas de enumerar, nos están diciendo y probando que su construcción es la primera necesidad material de los pueblos. — Y si no, fíjese la vista en el mundo entero, y véase si hay pueblo adelantado sin ferrocarriles. Las lecciones de la experiencia son las mayores, su ciencia esencialmente objetiva,





no se borra jamás de la memoria; y si so-  
mos cuerdo debemos aprovechar de la  
experiencia de los demás países, y así no  
ahorraremos de ensayos y sacrificios  
costosísimos.

¿Y volviendo á nuestra patria ¿puede  
de dudarse un momento de la apremiante ne-  
cesidad en que se halla de vías de comuni-  
cación rápida y fácil? No están pidién-  
do á voces ferrocarriles, nuestro comercio es-  
tancado, nuestra industria naciente, nues-  
tra ciencia en la quepa, nuestra agricultura  
pobre y estacionaria, nuestra necesidad  
urgente de civilización y progreso?

Muy especialmente las provincias  
del Norte reclaman esta reforma de vital  
importancia. Carchi, Imbabura y Pi-  
Chincha poseen riquísimas producciones  
que no tienen donde realizar. El ferrocarril  
del Imbabura merece pues, detenida  
atención. Esa provincia, arruinada por el  
terremoto de 1868 y por las guerras civi-  
les que desde hace algunos años nos de-  
volan; y parte por la langosta que le cau-  
sa gravísimos daños desde hace algún  
tiempo; esa provincia que tiene elemen-  
tos poderosos para prosperar de cada  
día á día, y por más que abarata  
sus productos no tiene cómo reali-

gatos. Sin un ferrocarril, no podría salir jamás de ese estado; pues solo por este medio lograría mercados de consumo en el mismo interior y en el sur y costas de Colombia. Y fijémonos en que el ferrocarril del Norte pone en íntima comunicación a Pichinokha, Guatavuna, Carchi y el Cauca, y que de las relaciones que han de establecerse entre ellas, vendrán ventajas incalculables. En resumen, creo inútil añadir más razones en favor del proyecto porque todas están en la mente de mis D. H. C. colegas, y como yo, todos desean el bienestar y el progreso nacionales. Fijémonos ahora en las ventajas del contrato, cuya propuesta se discute. En cambio de una obra tan útil a la Nación ¿qué es lo que se da? Con ninguna de sus rentas se verifica el pago; los intereses del capital empleado en la Empresa se compensan con los productos de una nueva renta creada únicamente por la misma obra. Los contratistas presentan las respectivas seguridades y garantías para la construcción y término del ferrocarril; el plazo es corto y seguro; la



transmición legal de las dudas que se susciten se arreglarán amigablemente llegado el caso por árbitros competentes y honrados; la obra dará trabajo y espedidos a mucha gente y alimentará otras industrias y empresas; y el resultado será fecundo en buenas consecuencias.

De muchos frívolos temores siempre ajenos a las empresas de este género y complicados con el deber de encargados del pueblo en la Legislatura, tendremos la satisfacción del deber cumplido y la de haber estado a las provincias del Norte de un camino de hierro que las levantará de la prostración en que yacen y fomentará prodigiosamente su comercio, su agricultura y su industria.»

El H. Polit. Sin desconocer la gran utilidad del ferrocarril que se discute, solamente desearía añadir al art. 1º que el empresario elija la línea mas corta; pues debiendo costarle a la Nación mayor suma o medida que sea mayor la distancia, era preciso evitar esta condición y podría llegar a ser demorada olerosa. Si, por ejemplo, mediante la construcción de un túnel, la distancia se redujese a medio kilómetro en línea recta; la empresa podría preferir hacer 4 kilómetros en curva, para evitar ese gasto.

El **H. F. España**: sería justa la observación si nosotros fuéramos los que pagaríamos algo al empresario por cada kilómetro; pero no siendo esto así, tampoco hay razón para señalarse la línea que debe seguir la vía. Replió el **H. Polít.** que se admitaba sin decir que nada se pagamos al empresario, cuando la contrata contiene cláusula expresa de abonarle el interés del 6% sobre el 24000 en que se fija el valor de cada kilómetro.

El **H. F. Córdoba**: la modificación de la contrata de hacerse implica nada menos que la negativa del contrato; pues no es posible suponer que haya empresarios tan poco afortunados que quiera emplear sus capitales en la construcción de una vía férrea, cuya ubicación se halla de antemano determinada, de tal manera que no se sea permitido variarla. El error que se cometió en 1885, al señalar el trazo del ferrocarril del Utril, ha producido graves dificultades al empresario y ha puesto en peligro la continuación de la obra; pero si se le



hubiese dejado en libertad para adoptar el trazo definitivo más conveniente sin duda alguna la construcción esta sea muy adelantada. He tenido razón el Sr. España, porque si el empresario establece a sus expensas un camino para explotarlo, en sus intereses está llevarlo cuanto antes a cabo para lo cual elegirá siempre la línea más recta y conveniente.

El Sr. Páez. Cuando se trata de conveniencia, Sr. Pte, no ha de ser esta caprichosa sino ajustada a las reglas del arte. No convendrá muchas veces, otras será imposible seguir un trazo prefijado; y por esto es lo a la Empresa corresponde determinarlo, no arbitrariamente como se supone, sino mediante el estudio de ingenieros de nota. Sea esta la ocasión para hacer algunas reflexiones acerca del contrato en general. No es egoísta lugar en el que nos mueve a desear vivamente el establecimiento de un ferrocarril del Pacífico a Obasa; no, Sr. Valentísimo Cárlos, distinguimos perfectamente el bien particular del bien general; y no podríamos optar por el primero con detrimento del segundo; mas estamos firmemente convencidos que esta contrata es una medida salvadora para la República y esta próxima

De caer en el abismo, a cuyo borde se han  
conducido sus difíciles circunstancias.  
¿No cómo puede estar llamado al pro-  
greso un pueblo sin agricultura, sin  
comercio, sin industria? La 1.<sup>a</sup> sin  
poder exportar sus productos, se limi-  
ta a lo necesario para el consumo  
precario y miserable del mismo  
productor: el resto, si se consi-  
dera en el interior es insignifican-  
te, y si con el exterior, ruinosa: péase  
sino la desigualdad enorme entre la  
importación que nos cuesta \$15000000.  
y la exportación que apenas nos de-  
ja cinco. En fin, la industria se reduce  
a un círculo tan pequeño y está tan  
abatida que no podemos llamarla  
siquiera ocupación material de los  
individuos, menos fuente de bie-  
nestar social. Esta, pues, el país en  
un completo estado de pobreza, y  
esta es la causa de los desórdenes  
que experimentamos todos los días.  
el deseo de adquirir o retener la  
oposición invade el foro de pleitos  
que se llevan hasta en los testamen-  
tos; la improductiva del trabajo  
y la falta de il empuje a los  
trabajadores o los talleres



en busca de solaz; la empleomania mortifica a los gobiernos, y establece un antagonismo nocivo entre los que ejercen algun cargo y los aspirantes a él: hay revueltas políticas, por último, se suceden impulsadas por el deseo de mejorar en ellas, y la deuda pública arrebatada la esperanza de futura felicidad. La República está pagando territorios por crédito, y a penosura de pobre vida, a quien no ha quedado sin la casa, y que para vivir necesita vender un cuarto y despues otro, hasta quedar sin ella, se verá reducida al fin al estado de tributaria. Creemos, pues, Sr. Pte, que para salir de este caso, necesitamos nos aprobar este contrato en el que la Nación ningun capital sacrifica de pronto, aunque los intereses pagara con los sobrantes anuales de una aduana que no existe, y en que, al fin, sera propietaria de un ferrocarril, verdadero elemento de prosperidad.

El Sr. Polib. todo lo que acabo de oír en el discurso del Sr. preopinante se reduce a la importancia del ferrocarril, de esto nadie duda, E. S., ya, tanta o quizá mas que el Sr. Pcep. entoy penetrado del influjo que estas vías de comunicacion ejercen en el bienestar y

engrandecimiento de mi país; mas para  
que el Ecuador llegue - algún día  
a participar de sus beneficios, es  
necesario estudiar detenidamente  
las condiciones de la contrata, a  
fin de que ésta me le conduzca an-  
tes a su ruina. Por esta razón,  
he querido se elija la línea más  
recta que fuere posible entre Ita-  
rra y San Lorenzo; en la cual no  
deberá una oposición al ferrocarril  
sino al contrario, aspiración  
de que se construya de la manera  
más conveniente a la Nación.  
A esto conduce la indicación que he  
hecho para que se determine el tra-  
zo definitivo por el Ingeniero de  
la Empresa, de acuerdo con el  
Ingeniero Nacional. La línea de  
Cubambe, que se ha citado para  
combatir mi indicación, es un  
argumento en mi favor; pues  
si fué incorrecto el señalamien-  
to de la dirección en el mismo  
contrato, sin los estudios prelimi-  
nares indispensables; yo trato  
de evitar precisamente ese error,  
dejando la adopción de éste a  
aquel trazo al parecer de los  
Ingenieros





El H. Polt. está salvada la dificultad con solo decir que la línea será la más conveniente, según las reglas del arte.

El H. Mateus: la observación del H. Polt ofrece dificultades: es preciso atender a la naturaleza de los terrenos que no permiten a veces seguirse una línea recta. Cuando se trata de carreteras o ferrocarriles, señalar la dirección es oponerse al trazo mismo, porque para subir y bajar pendientes, por ejemplo, es indispensable llevar serpenteando la línea para darle la gradiente que corresponda. Así, pues, este particular debe dejarse al examen de los ingenieros.

El H. Polt manifestó que el H. Mateus había expresado lo mismo que él, y que, por tanto, se hallaban de acuerdo; en consecuencia, con apoyo del H. Sepinuel, hizo moción en los términos siguientes:

Que se diga que tiene libertad para elegir la vía de acuerdo con el ingeniero nacional que se nombre para la inspección de la obra. En caso de discordia, se resolverá por un 3.º nombrado de antemano por los mismos ingenieros.

Puesta en discusión el H. Madrid manifestó que sería imposible salvar las dificultades que acaba de observar el H. Polt y otras más que se presentarán, desde que carecemos del plano general y perfil longitudinal del camino, indispensables para conocer el

número de kilómetros que hay de la plaza de Basa al puerto de San Lorenzo.

El Sr. G. de la f. que siendo una empresa particular la que construya la vía, nada debe resolverse acerca de la dirección que haya de seguir, porque es muy razonable que este punto se deje á la libertad del que debe trabajar la obra. Que solo el río Lita exige un gran puente que seguramente se construirá; y que en el resto del trayecto no hay sino unos lugares, y pequeños que el camino no puede traer línea recta, y allí se hará también un puente; por manera que desaparece el temor de que se hagan exces. las distancias con prolongadas curvas. En el año próximo se discutirá con detenimiento este asunto y se llegó á reconocer que el empresario es el que irrevocablemente corresponde la elección de la línea. El Sr. Espinel: he prestado mi apoyo á la moción porque es conforme á la razón, á la justicia y á la conveniencia. Designar en todo contrato de este género



127  
el trazo de la línea; pues es peligroso de-  
jar al empresario en completa libertad para  
estar dando vueltas y revueltas inútiles  
mientras el Gobierno le sigue pagando inte-  
reses de los capitales empleados en cada kilómetro.  
El ferrocarril de Santa a Pínea se retardó más de  
22 años a causa solo de la indeterminación del  
trayecto, de lo q. debe deducirse que las empre-  
sas no deben ser absolutas en esta materia.

El Sr. Córdoba: es inaceptable la pro-  
posición q. se discute, porque ella tiende a enor-  
mar por completo el mismo contrato: debemos ser  
francos y negar el proyecto y no establecer condi-  
ciones que, sin producir ventaja a la Nación  
hacen imposible la aceptación por parte del  
Empresario. Es falso el supuesto de que se pro-  
porcionará caprichosamente la vía, porque no  
se presume que ninguna empresa o  
sindicato desconozca hasta ese extremo  
el propio interés, q. exige la más pronta  
conclusión de la obra que deben explotar.  
Bresque estamos discutiendo sobre lo que  
no conocemos; lo que si está a la vista  
es que no podremos salir de la prostración  
en que nos hallamos sino abriendo nue-  
vas fuentes de prosperidad.

El Sr. Madrid: estamos tratando  
de un negocio que no conocemos, como  
muy bien acaba de expresarlo el Sr. Cor-

daba. En efecto. Si vos, apenas empezamos  
á tratar lo que vamos á hacer, ape-  
nas hemos empezado á consultar  
lo que otras naciones han hecho á  
este respecto, encontrando que  
todas tienen leyes ó que ajustan sus con-  
tratos de ferrocarriles. No trata de  
oponerme á que la prov. de Interoceano  
tenga su ferrocarril al puerto de  
San Lorenzo, no, Señor, antes bien lo  
desco muy sinceramente: con lo  
que no estaré de acuerdo es con las  
bases onerosas para la Nación con  
que se le quiere llevar á cabo. Debe-  
mos, pues, obrar con prudencia y  
mesura en asunto de tanta im-  
portancia. Todos los pueblos que han  
tratado de construir un ferrocarril  
no lo han hecho sin conocer el plano,  
el presupto de construcción y el  
anual de conservación: exigen un in-  
forme de personas competentes á  
juicio de los Gobiernos, que ilustren  
la materia y justifiquen su necesi-  
dad, y la utilidad que han de repor-  
tar los pueblos, en relación con su  
Comercio, su industria y su población.  
i Vosos tendréis acierto en  
este asunto si carecemos de los



Conocimiento de lo que vamos a hacer y nos quedamos a solo los cálculos del empresario que mira exclusivamente por su negocio?

El Sr. G. de la F.: ¿Qué presupuesto se ha de acompañar cuando se fija una cantidad por cada Kilómetro? El trayecto está mil veces estudiado, y por esta parte no ofrece inconveniente la libertad en que se deja al empresario que trae su capital y hace sus gastos; pues de lo contrario se respondería a perderlos a causa de no llegar a un acuerdo con el Ingeniero nacional.

La petición del Sr. Polib. recibió lectura al art. correlativo de la primitiva contrata; y luego observó que la nueva base se había tomado de aquel; pero que acababa de hablar con el empresario quien le había dado una ley, refiriéndose a la cláusula por la que el Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar la obra; y la moción se pone en armonía con el art. 1.<sup>o</sup>

El Sr. G. Córdoba: que la facultad concedida al Sr. Polib. es relativa a lo trabajo de construcción, a la calidad de los materiales &c. pero nunca a la elección de la línea que es cosa muy diversa.

Cerrado el debate, y consultada la S. P. V. se negó la moción y aprobó el art. 1.<sup>o</sup>

Respecto del Sr. observó el Sr.

Madrid que tenía hecha la indicación  
de que no se dijera de Quito, sino de  
Barra y el Pacífico, por no ser exac-  
ta la expresión adoptada en el con-  
trato; y habiéndose explicado por  
el Sr. España que se había di-  
cho 'Quito', por ser más conoci-  
do en el exterior, se aprobó el art.º

Aprobóse igualmente el art.º 2.º  
con la modificación de la comi-  
sión respectiva.

Respecto del art.º 4.º, modifica-  
do por la C. el infrascripto observó q.  
podían suprimirse las palabras  
'o esturresen en camino' porque  
ofrecería alguna dificultad la prue-  
ba de este particular.

El Sr. España expuso que, por el  
contrato era de lo más fácil jus-  
tificar el valor de los materiales;  
pues siempre las facturas se remi-  
ten anticipadamente. Cerrado  
el debate, se aprobó el art.º con su  
modif. y a requirida se aprobó  
también el art.º 5.º, sin observa-  
ción alguna.

El art.º 6.º se aprobó con la  
modificación hecha al prin-  
cipio 8.º



Establecida la sesión después de un momento de receso, se aprobaron los Art. 7.º, 8.º y 9.º con las modif. respectivas. Puesto en discusión el art. 10, el Sr. Madrid impugnó el n.º 1.º y 2.º, manifestando que el precio de 4 Centavos por kilogramo que marca la tarifa por transporte de mercaderías era exagerado, pues vendíamos a pagar con de \$ 4 por quintal, de Ibarra a San Lorenzo, lo que sería más caro que el costo, en tiempos normales, del flete que hoy pagamos de este lugar a Babahoyo. Si queremos con el camino facilitar la exportación de Sumbadura, no hay razón para gravarla, hasta hacerla imposible. Con ese oro Americano que pesa como una carga sobre todo el contrato: sería, pues, muy acertado se rebajase la tarifa sea a la mitad, o lo mismo a las dos terceras partes del precio estipulado.

El Sr. Vázquez manifestó que estaba en los intereses de la Empresa reducir el precio de las tarifas; pero que la condición de hacerse el pago en oro Americano, o su equivalente, era ciertamente gravosa; y con apoyo del Sr. Madrid, hizo la moción siguiente: que en el art. 10 se supriman las palabras de "oro Americano", en todo lo incisos que se

refieren a esta clase de moneda? Questa en  
discusión, fue aprobada.

De seguida, se aprobaron todos  
los incisos del art. 10, con supre-  
sión del último.

Se aprobaron tambien los arts.  
11, 12 y 13, substituyendo en este  
último la palabra "derechos"  
a la "privilegio".

Aprobóse tambien el art. 14,  
mas el Sr. Madrid dijo: pido la  
reconsideración del artículo porque  
el precio de \$ 24.000. por americana  
no es excesivo; andando el tiempo  
vendremos en pagar a los Impresio-  
nistas cosa de 80.000.000 de pesos  
en los 99 años que garantizamos  
el interés, lo que es un exceso.

Figúrese en cuenta que si la adua-  
na me produce todo el interés, y en  
20, 30 y hasta 40 años, la produ-  
ción en adelante, y la Nación que-  
dará privada del incremento  
y la riqueza que busca con el  
Canal. No sucederá  
quizá lo que a Colombia  
con el ferrocarril de Panamá,  
que ha producido grandes  
utilidades para los Ins-





preparios y ninguna para las necesi-  
dades de la Nación. Tengase en  
cuenta que lo que produce la  
aduana de la República del Paullón, más  
en mengua de las demás aduanas de la  
República, porque si hemos de introdu-  
cir por el puerto de Sr. Lorenzo para  
nuestro comercio y el pequeño que tene-  
mos con Colombia, será de parar de ha-  
cerlo por los demás, lo que significará la  
baja de las rentas fiscales, y bien conocen  
los H.C. lo que quiere decir esta para la  
vida de los Gobiernos. Desearia, pues, que  
la garantía se redujera a 50 años, ninguna  
Nación garantiza el pago de intereses  
por más de 25 años.

Formulada la moción de recom-  
sido, con apoyo del Sr. Polít, éste manifes-  
tó que su objeto no era sino hacer notar  
la diferencia que había entre garantizar  
el derecho de explotación y el garanti-  
zar el interés por 99 años, con los pro-  
ductos de la aduana.

El Sr. Párrula: que se oiga al  
contratista, Sr. Viquez que ya se ha  
conferenciado con él, y que no se ha ob-  
tenido otra cosa que la rebaja a  
\$ 24000.00 por americana.

Regístrese la moción y se apruebe.

Los arts. 15, 16, 18, 19, 21, 22, 24, 25,  
26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,  
34, con supresión de la última  
parte, 35, 37, 38, 39, 42, 43,  
44. Quedaron suspensos los ar-  
tículos 17, 20, 22 y la mo-  
ción adicional al art. 43. Pene-  
gó el art. 41 —

Se aprobó la moción del  
Sr. Espinel, con apoyo del Sr. Sa-  
lón, que el art. 40 diga:  
"El Gobierno queda obligado a no dar otra inversión  
al producto neto de las rentas destinadas e  
hipotecadas a favor de esta Impresa, sino  
únicamente a la mencionada en este con-  
trato." —

Siendo avanzada la ha-  
ra, se levantó la sesión —

El Presidente,  
Leamilo Porco

El Secretario,  
Gabriel Ventimilla

Acta del 27 de Julio.

Fue abierta la sesión  
bajo la presidencia del Sr.