

el que más esas distinguidas corporaciones y no he podido, por lo mismo, hacerles en lo más mínimo.

Cerrada la discusión el H. Senado negó la insistencia de la H. Cámara legisladora por unanimidad; así como también rechazó la negativa de los artículos 122 del Código y del relativo a la división de hatos.

Por ser avanzada la hora se levantó la sesión

El Presidente

P. H. Lizarraburu

El Secretario

A. Aguirre

## Sesión del miércoles 30 de Julio

Se instaló con asistencia de los H. H. Presidente, Vicepresidente, Cuesta, Carbo, Caamaño, Córdoba (C. J.), Ferrnandez Córdoba Antonio, Cárdenas, Chiriboga, Chabasco, Echeverría Luna, España, Guerrero, Jaramillo, Matonelle, Muscoso, Madrid, Mateos, Piedra, Peña, Paz, Quedo, Piñero, Salazar, Viteri y Veintimilla.

El infrascrito manifestó que, por haber tenido recargadas y urgentes ocupaciones no había preparado el acta de la sesión anterior y en seguida leyóse un informe emitido por el H. Señor Ministro de Hacienda acerca de la solicitud del Señor Wellesley, Jells y el proyecto a ella relativo se suspendió hasta la sesión próxima después de un ligero debate en

el que intervinieron los H. H. Cárdenas, Cuamano y Echeverría.

Se aprobó inmediatamente la redacción de los siguientes proyectos de decreto. El que determina la extensión de la zona de los bosques nacionales en que pueden ejercer su industria los ecuatorianos: el reformativo de la ley Orgánica de Hacienda, con supresión del último período del art. 2.º; y el reformativo de la ley de Inválidos.

Después se leyó la proposición del H. Montovelle, acerca del proyecto que autoriza a la Municipalidad de Guayaquil a ceder a la Iglesia de Nuestra Señora de la Piedad el terreno en que está edificado el templo, como también el que se necesita para ornato y edificios adyacentes. — Corrado el debate, la moción fue aprobada.

Se negó en primera discusión el proyecto de decreto que vota mil quinientos sueros para la impresión de un tomo de poesías de carácter nacional de D. Estanislao P. Latorre.

Presentado a tercera discusión el proyecto de decreto que establece un Hospital en Obispo, el H. Montovelle manifestó que en esa Ciudad había una escuela de niñas indias y que las Madres Dominicanas que tendrían hacerse cargo del Hospital, también deben tomar a su cargo la dirección de dicha escuela. Que este asunto era demasiado trascendental para que el Senado dejara de fijar su atención en él; y que, con apoyo del H. Piedra, hacía la moción siguiente: "Que después de la palabra Obispo se añada "y una escuela de niñas indias a cargo del mismo establecimiento". Puesta a discusión fue aprobada. X

El proyecto de decreto que aumenta

los fondos del Colegio Nacional del Guayaquil, pasó a 2.<sup>a</sup> discusión.

Se leyó en seguida un proyecto de la H. Cámara de Diputados en el que se había manifestado que era no se conformaba con la adición hecha por el H. Senado a la Ley de División Territorial. El H. Senado aceptó la negativa.

El proyecto que jubila al Señor Don D. Pedro Fermín Cevallos como catedrático de Historia y de Derecho, se suspendió hasta la sesión próxima, por que el H. Senado manifestó que la Constitución prohibía al Congreso, el conceder premios pecuniarios; y que por lo tanto debía estudiarse este asunto con mas detención.

Se puso en 3.<sup>a</sup> discusión el contrato del ferrocarril del Sur, y el H. Chaves, con apoyo del H. Veintimilla hizo la siguiente moción: "Que los números 3.<sup>o</sup> y 4.<sup>o</sup> del art. 1.<sup>o</sup>, se refundan en una que diga: "Construcción del ferrocarril de Chimbo a Quito, por la vía que se designe como la mas conveniente a la Nación, después de practicados los estudios previos." ARCHIVO

En seguida el H. Chaves dijo: "Seria una tarea querer manifestar la importancia de los ferrocarriles, porque es conocida por todos, se ha manifestado ya en esta misma Cámara infinitas veces y está en el corazón y en el pensamiento del Ecuador, que solo con vías ferreas se librará al Ecuador de la anfibia que le amenaza, encerrado entre los muros de sus altísimas montañas y falta del aire del mar, que es el que trae civilización y vida. Estaré por el ferrocarril del Centro y estoy por el del

Suro, porque si se enlaza a Piura y Moquechusa, este a cinco o seis jornadas de las mas populosas y feraces de la Republica, porque sus rendimientos en breves cuantiosos, pues tiene el momento productos que llevar, la construcción es facil porque la menor inversión apenas ofrece pocas dificultades y pueden los empresarios aprovechar muchos puntos y fuentes de la carretera; y fácilmente la dignidad y riqueza de la actual compañía, nos hace creer que hoy no contrataríamos empresas para ejecutar desenganos. Por estas razones votaré en favor del ferrocarril del Sur, pero no de una manera incondicional, sino haciendo las observaciones que crea justas y pidiendo las modificaciones que crea convenientes, siendo la primera la relativa a la moción que he hecho.

Muchas son las dificultades que han impedido la realización del deseado ferrocarril al Tumbes; pero indudablemente una de las que más ha influido en el fracaso es el señalamiento de ruta hecho al empresario, cuando él expresó que se designaría, previo todo estudio respectivo. Se creyó erradamente que el Ferrocarril podía servir también para las importantes provincias del Ucayali, y se fijó la línea más próxima a ellas: error que manifestaré brevemente.

Cuzco tiene establecido su Comercio en la Costa, por el Marañón, puerto de donde apenas dista dos o tres días y cuyo camino es bueno, comparado con el del Ucayali, donde el viajero juega a cada instante la vida y donde las incursiones son de todo género; no puede, pues, cambiar de dirección a su comercio por solo el placer de ocupar dos o tres horas el ferrocarril empleado para llegar al Tumbes doble tiempo que para llegar a Guayaquil y, perdiendo sus artículos de comercio en los gastos consiguientes.

tes a la mayor distancia, lo que habría no  
puedan competir, sin pérdida sus productos  
en los mercados llevados a los demás  
puntos de la República.

El Comercio del Oruzo con las  
provincias del Centro, es casi nulo y no  
es susceptible de mayor incremento, porque  
Quercá lleva sus artículos a la Costa  
y necesita de muy pocos de los de acá.  
Sobre todo esa importantísima sección  
de la República tiene puestos los ojos  
en Moctavala que es su puerto natural  
y el que redondea y completa sus posi-  
ciones; pues cada región debe tener su  
salida natural al mar, y si hasta a  
quí casi no existen caminos y no se  
han realizado los ferrocarriles proyecta-  
dos, el tiempo ha de mejorar las cosas,  
y día ha de llegar en que se realicen  
esas risueñas esperanzas y Moctavala  
quede a un paso del Oruzo. No se  
hemos los secretos del porvenir, el de-  
senvolvimiento político que se desarrolle  
y las necesidades económicas y sociales  
que hayan de llenarse; pero que aquí  
seamos en el mismo sistema de centra-  
lización, Quercá, asentada en uno de  
los valles mejores de la República, con  
trifos industriales e inteligentes, con fue-  
tos abundantes y variados, con riquezas  
no explotadas todavía, tiene imperio-  
sa necesidad de acercarse al mar por  
un camino corto, de dominar el ocea-  
no desde su trono esplendente situa-  
do en las cordilleras. Quercá no ne-  
cesita pues del ferrocarril del Sur, no  
es para ella esa línea.

Si el camino contratado con Mr. Kelly  
no tiene por objeto sino unir Quito  
con Guayaquil atravesando por las  
provincias del Centro, ¿se ha conse-  
guido su objeto trayéndolo por Sibambe?

Quito queda al Norte, Guayaquil al Sur y el ferrocarril sigue al Oriente, dejando a Quito equidistante del puente de Chimbo y de Sibambe, es esto racional, es esto lógico, es esto conveniente? No es lo natural, avanzar directamente al fin, mucho más si esto da economía de tiempo y de dinero?

Dos son las vías por las cuales se pudiera traer el ferrocarril: Sibambe y la hoz del Chimbo. Con ochentidos kilómetros se llega al primer punto, y con los mismos ochenta y dos a la hacienda de Chuquipoggo situado al menos de cinco millas de Chuquipoggo, es decir en el centro de la República. por allá no se ha tratado la cordillera, se deja a la locomotora al pie de los Andes y no se ha avanzado un solo palmo con dirección a Quito, por acá con el mismo gasto se trasporta a los Andes y se recorren más de las dos quintas partes de la extensión de la línea total. Por Sibambe el terreno es descomunal, hay multitud de quebradas y ríos, las dificultades son infinitas y casi insuperables; por la hoz del Chimbo, el terreno es seguro y escarpado, se puede elegir la gradiente que se desea, no hay un río de consideración, la vía está hecha por la naturaleza. Por allá, ningún rendimiento de consideración daría la línea, por ser cortísima la distancia efectiva entre Chimbo y Sibambe, ser región despoblada de terrenos eriales y sin agua; por acá se desviaría la mayor parte del tráfico que se hace para Babahoyo, habría productos explotables desde el primer kilómetro y atravesaría por una provincia poblada, industrial y fértil. Pero que no hubiese otras razones que la economía de tiempo y dinero, eran suficientes para elegir la hoz del Chimbo; pues mientras por Si-

també se necesitan seis años y siete mil-  
llones de fuertes; por esta otra la mitad  
de ese tiempo y menos de la mitad de  
esa enorme suma de dinero.

Se dirá que no es conocida la vía de  
la hoya de Echimbo; tampoco lo es la  
de Sibambe, según lo afirman el in-  
forme de uno de los más distinguidos  
Ingenieros de la República el del Sr.  
Don. D. Camilo Ponce en el luminoso  
y detallado informe presentado al Con-  
sejo de Estado; el informe del Sr. Direc-  
tor General de Obras Públicas; el del in-  
geniero Señor Don Adolfo Gehin, que  
fue por orden del Gobierno á hacer la  
inspección de los trabajos efectuados en  
esta obra, y la voz de cuantos conocen  
ese trayecto, pues no hay uno solo que  
haya penetrado más allá de Nhemari.

Es conocida la honorabi-  
lidad de los Señores que forman la  
compañía de Obras Públicas de Guayaquil,  
y no se puede atribuir á danda  
de intento ó deliberado propósito de en-  
gañar el haber empesado los trabajos por  
los dos extremos dejando un inmenso  
trayecto al medio sin utilidad para la  
empresa, con menoscabo de las facili-  
dades que le hubiese proporcionado  
cada kilómetro de vía continua, con  
los riesgos consiguientes á una trocha  
abierta la montaña y que tenía que  
destruirse por la acción de las lluvias  
hasta la época en que pudiera ser  
utilizada ó conservarse á precio de conti-  
nuas y costosas reparaciones: luego lo  
que les obligó á pasar tan desalentado  
es el descomocimiento de la vía, las di-  
ficultades encontradas en la parte no es-  
tudiada, la falta de estudio previos.

¿ Que es lo que hoy conmueve ha-  
cer en vista de los desengaños que hemos

deplorado! No continuar en el error, corrigir el mal a tiempo, buscar las mayores probabilidades de acierto, no despreciar ninguna de las premisas que fuerdan darnos resultados satisfactorios y juiciosos, lo que se consigue aprobando la moción que se discute, pues solo con estudios previos llegaremos a conocer la vía más corta, más fácil y menos costosa.

Si tuviésemos que ir de este palacio a la Alameda; ¿no es verdad que tomaríamos por la calle de la Concepción, tocaríamos en el Teatro y llegaríamos directamente a la Alameda? Que objeto habría en ir a Santo Domingo, volver por Santa Catalina para tocar en el Teatro y llegar a ese punto? Este palacio es el Puente de Chimbo, el Teatro Chuquiaguayo, la Alameda Quito ¿por qué ir a Santo Domingo, posición donde se halla Sibambe, si la dirección es al Norte y no al Oriente? Perdona seme lo vulgar de la comparación, por lo necesario de ella para la cabal inteligencia de todos. Pero que esto no fuese evidente ¿se puede algo con hacer se efectuen estudios previos? No es este medio seguro de conseguir acierto?

El H. Montovelle: Señor Presidente. Todo el discurso del H. Sr. Chaves fué dicamos comprendido en esta frase: "Exigase el ferrocarril por Guanoa". Aplaudido, como el que más el deseo que el Sr. Senador tiene que favorecer, con esa medida a su provincia, y aun estaría por la moción con que trata de sustentarla, pero de ningún modo puedo aceptar los conceptos reducidos en su favor. Dice el H. Sr. proferente que la obra del ferrocarril del Sur debe abandonar la ruta de Sibambe que le ha sido traspasada por el Gobierno y tomar la hoya de Chimbo y salir a la altiplanicie por Chuquiaguayo, porque de esta manera se



adoptará la vía mas corta y con menos  
gasto se obtendrá el fin que la Nación  
se propone con aquella obra que es unir  
la hermosa Ciudad de Guayaquil con es-  
ta Capital. Parece Sr. Presidente, que  
diferente concepto es muy equivocado; si  
solo se tratara de unir a Guayaquil con  
Quito, la vía férrea mencionada está pro-  
cedida, pues basta con la del Centro, cuya  
última propuesta de construcción acaba  
de aprobarse en esta Ho. Cámara, ya que  
se obtendría plenamente los deseos del  
Sr. Ebraves con un ramal de Santo  
Domingo a las milpas del Paute, obra  
que según entiendo entra en los planes  
de la empresa. Supúngase por tanto, el  
ferrocarril del Sur, y sin gasto de un cen-  
tavo, se verá nuestra Capital enlazada  
con nuestra hermosa Ciudad de la costa.  
Pero felizmente no es esto el único fin  
que se propone alvarar la nación a  
costa de tantos sacrificios, con la inde-  
cueda construcción; no es solamente una  
utilidad mercantil es un bien social de pri-  
mera magnitud que se anhela conseguir  
con aquella. El Ecuador, aunque nos cues-  
te el decirlo, no es todavía una Nación  
compragta, por cuanto las diferentes provin-  
cias de que se compone están disgregadas  
unas de otras, y faltas de comunicación  
entre sí yacen como aisladas en las me-  
setas interandinas frecuentemente cortadas  
por las profundas quebradas y nevadas valles  
de nuestra cordillera. Enlazar a la Cos-  
ta con el interior y a todas las provincias  
de la República, si es posible desde el Car-  
chi al Macará, he aquí el vivo y patrió-  
tico deseo de todos los buenos ecuatorianos.  
Ya que ha llegado la ocasión de tratar  
este punto, se me permitió manifestar  
aquí, Sr. Presidente, que yo como to-  
dos los H. H. miembros de esta Cámara

anhelo vivísimamente porque el suelo de la patria sea surcado en todas direcciones por la locomotora; y si algunas dificultades he<sup>o</sup> puesto á las empresas del Centro, es precisamente porque deseo que el ferrocarril no sea ilusión, sino una realidad entre nosotros; pero dada la penuria de nuestro Tesoro Nacional no veo como posible más de una vía férrea en la República, y de hacer alguna vía, claro se está que debe ser aquella que mayor número de provincias una entre sí, que es cabalmente la del Sur. Esta es la única que, como se ha dicho ya, vendrá á ser la gran arteria mercantil de nuestros pueblos. Pero para lograr este objeto es necesario que ella circule por el mayor número de poblaciones, que es lo que se pretende al traer el ferrocarril por Sibambe. Entonces aprovecharán de esa vía no solo Guayaquil y la Capital sino la importantísima provincia del Chimborazo, y las demás intermediarias hasta Quito y hasta cierto punto sacarán también ventaja las del Azuay y de Cañar. Pues no es exacta la aseveración del Sr. Chaves, de que estas últimas provincias no tendrán en manera alguna acceso á la vía de Sibambe, pues, es de todos conocido el importante tráfico que hace Cañar con la costa por este último pueblo. Estoy seguro de que algunos Señores Senadores habrán transitado como el que habla, por el camino de Chical, que conduce del Cantón de Olasí á Cañar por un trayecto suavemente inclinado y, sin las quebrás y dificultades que el Sr. Chaves nos ha pintado en el modo del Azuay. Es cierto es esto que el mismo Señor ha tratado, sino me equivoco, de hacer más fácil y expedito ese camino, y lo que es más, la Legislatura de 88 votó una cantidad para la apertura del camino de Shibeay, con el fin de ligar los pueblos mencionados de Cañar y Cuzimbo y traer el tráfico del primero al ferrocarril.

caril de Sibambe. Lo cual tenia que re-  
dondar en provecho de la empresa y del  
erario, puesto que con el mayor tráfico  
tiran forzadamente que aumentan los ren-  
dimientos de la linea y disminuyen por  
el mismo hecho los suplementos a que se  
hallaba obligado el Gobierno. Pero aun su-  
puesto el caso de que trayendose la via  
por Sibambe, hubiera esta de costar ma-  
yor suma a la Nacion, no habia que te-  
nerse en cuenta aquella economia, ya que  
tratandose de materias semejantes, debem-  
os tener presente esta regla de que los caminos  
son para las poblaciones y no las pobla-  
ciones para los caminos & lo es la Nacion  
toda la que con los impuestos y contribu-  
ciones va a costear la construccion de  
las lineas contratadas. Luego en cuanto  
sea posible, la nacion entera debe apre-  
nderse de sus ventajas. Y no se vea que  
con esto quedara Guaranda privado de  
aquellos beneficios, pues, para participar  
de ellos, le bastara construir un ramal  
a Chimbo. Y pues, de todo, si es exacto, que  
asegura el Sr. Chaves, que es imposible que  
se lleve a efecto la construccion de la via  
por Sibambe. Debemos, es claro, abandonar  
ese trabajo para elegir el que sea posible y,  
verdadero, pues no seria acertado ni ju-  
damente gastar millones para quedarnos como  
siempre cortados por las inaccesibles mura-  
llas de la cordillera. En esta virtud aunque  
no estoy por los conceptos del Sr. Pe-  
nador, su mocion me parece aceptable por  
cuanto en ella no se prescribe otra cosa, sino  
que se estudie cual es la via posible y mas  
ventajosa para los intereses de la Nacion.

El Sr. Chaves: "Tambien el discurso  
del Sr. Parro Meatorre, puede reducirse  
a las palabras siguientes: 'el autor de  
la mocion olvido nombrar a Guaranda,  
por tanto tengo que combatirlo.'"

Yo he estado por el ferrocarril del Centro y estoy por el del Sur, porque veo que las vías de comunicación es imposible que surja el Estado de la contratación en que hace, y si no nos imponemos algún sacrificio al comienzo, es imposible que lleguemos a estar en aptitud de garantizar el interés por ferrocarril alguno.

Cierto que hemos sufrido desengaños en los contratos de ferrocarriles anteriores, y es por esto que quiero se sienten las mejores premisas para el acierto; porque para algo debe servirnos la experiencia, y el desacierto mayor fue fijar rutas para el ferrocarril sin convencimientos anticipados sobre sus condiciones, sin estudio previo alguno.

El objetivo principal es unir la Capital con Guayaquil; pero no por dentro sino entorpeciendo el mayor número de poblaciones posible, pues juzgo también que los ferrocarriles son para estas y no al contrario, y es precisamente la ventaja que tiene la vía de la hoja de Chimbo, pues se aumentan a gozar del bien, multitud de pueblos que quedarían abandonados al seguirse otra línea; y como aun cuando no tuera ventajas, en igualdad de condiciones, el crecimiento de pueblos era motivo justo para elegir la ruta que está realizando, mi proposición responde a una verdadera utilidad.

Es cierto que existe el camino de Thilia por el cual transitan los vecinos de Canar, pero lo es también que no reúne las condiciones que el de Yerbabuena tratado por el Sr. López de orden de Don M. J. Vially, y este camino sale directamente al punto de Chimbo, y es, por tanto, lo mismo a los Canarejos se encuentra el ferrocarril en este punto o en Sibambe si su necesidad es poseerse en comunicación con Guayaquil.

Me alegro que sean solo mis conceps

tos los que no agradan al H. Sr. Matute; pues si su voluntad está en favor de mi moción, está conseguido mi objeto!

El H. Chiriboga manifestó que no le parecía exacto que de Sibambe a Chimbo, el ferrocarril atravesaría por puntos de siertos, y que muy al contrario la línea tocaría en centros poblados y que á más de esto, notables ingenieros habían manifestado la conveniencia de que la línea se trajese por ese punto.

El H. Chaves: "El H. Chiriboga asegura que no son lugares decientos los comprendidos entre el punto de Chimbo y Sibambe; sin embargo no hay más pueblos que Guarnote, no hay siquiera caseríos donde pueda encontrar auxilio el viajero y cuantos por allí han caminado saben que la vista solo halla eriales y que no hay agua ni para calmar la sed; hay oasis, pero su misma denominación manifiesta que el clima de naturaleza es la que le rodea.

Notables ingenieros han sido de opinión de que se traiga el ferrocarril por Sibambe; pero estos, no han conocido, no han estudiado otra vía, y es por eso que erogaron era aceptable; y manifiesto que esa opinión fue errada, el que hayan transcurrido casi cinco años sin que haya sido posible terminar ni siquiera el quinto kilómetro.

No me opongo á que la línea elegida sea esa; lo único que pretendo es que la designación se haga después de estudios previos, que no se proceda con criminal ligereza, que labre la desgracia de la Patria."

El H. Mateu: "Creo de la dificultad que se ha presentado de que es necesario que los empresarios pongan en conocimiento del Gobierno, los estudios

previos para fijar el trazo de la línea, se acordará que en la contrata del ferrocarril Central, aprobado en esta H. Cámara, no se dice nada al respecto sino que se deja en absoluta libertad a los empresarios; por tanto no estará porque a unos se conceda este derecho y a otros no."

El H. C. Piedra. — "Hablamos teóricamente sin penetrarnos de que es propio que los empresarios hagan hecho ya los estudios; por consiguiente, para evitar dificultades, procuremos que nos informen sobre este punto."

El H. C. Fernández Córdova C. — "El H. C. Chaves, en la elocuencia de los números, ha manifestado que al variar la línea de este ferrocarril se economizaría la no despreciable suma de algunos millones de sueros. Los de más inconvenientes que ofrece esta ruta, los he manifestado antes de ahora, cuando como representante de la Nación concurrí a la Legislatura que celebró el contrato con el Sr. Kelly. En el corazón de todos está que un contrato como este, debe hacerse; pero en las condiciones más ventajosas que fuese posible. Así, pues, estoy por el ferrocarril; toda vez que con todas las fuerzas de mi alma deseo el progreso de mi patria; pero, apesar de esto daré mi voto en favor de la moción que se discute."

El H. C. Madrid: "El Senado es para decretar leyes, no para constituirse de potencia a potencia en contratista de ferrocarriles."

El Sr. D. Casares, abogado de la empresa, manifestó que si era verdad que las cifras fijadas en el contrato se habían puesto en él, previos los correspondientes estudios; sin embargo, los contratistas no temían inconveniente en aceptar la modificación contenida en la moción del H. C. Chaves."

Cerrada la discusión, fue aprobada.

Se aprobaron los artículos 1.º y 2.º. El art.º 3.º, en virtud de moción del Sr. Chaves, apoyada por el Sr. Veintimilla, se aprobó en estos términos: "Igualmente se aceptará en el mismo sentido la línea férrea entre Chimbo y Sibambe, caso que se elija esa vía." Q.º

En seguida fueron aprobados los artículos 4.º de las modificaciones propuestas por el Ministerio de Obras Públicas, 5.º y 6.º del proyecto primitivo, 7.º de las modificaciones, 8.º, 9.º, 10, 11 y 12 del proyecto primitivo. La 1.ª parte del art.º 13.º de las modificaciones, 14.º, en los siguientes términos, propuestos por el Sr. Chaves con apoyo del Sr. Peña: "Para estos estudios, la compañía aceptará la intervención de dos ó más ingenieros del Estado, uno de los cuales será nombrado por la compañía; y ésta presentará el trazo de la línea al Poder Ejecutivo para su aprobación con acuerdo del Consejo de Estado."

Los art.º 15 y 16 del proyecto primitivo, 17 y 18 de las modificaciones se aprobaron sin modificación alguna; siendo de advertir únicamente que siempre que en ellos se hable de la línea de Chimbo y Sibambe, se añaden las palabras: "Caso que se elija esa vía."

En seguida se leyó un oficio de la H. Cámara de Diputados, con el que se habían remitido las insistencias de esa H. Cámara, relativas a las modificaciones hechas en el Senado al proyecto reformativo del Código de Enjuiciamiento Civil. Como este asunto había menido con el carácter de urgente, el Sr. Lizarraburu convocó sesión extraordinaria para la noche; y, por ser avanzada la hora se levantó la sesión.

El Presidente

P. S. Lizarraburu

El Secio.

N. Aguirre