

10
Sesión de clausura el 20 de agosto de 1890.

Asistiendo los mismos H. Diputados que en la sesión del día, se instaló a las 7 1/2 de la noche.

Comenzó el despacho con la aprobación del acta de la sesión extraordinaria del 19.

En seguida se leyeron dos comunicaciones de la Secretaría del H. Senado donde se notifica que aquella Cámara se ha conformado con las modificaciones hechas en esta al Convenio de Emisión de la deuda externa, lo mismo que con la existencia de esta misma H. Cámara en el proyecto que impone la contribución del 2% a los haberes municipales. En otras dos comunicaciones del mismo se presentaron adjuntos tres proyectos: 1º el de la contratación del ferrocarril de Puerto Badajoz a Azogues, 2º el de Ley de Instrucción Pública, y 3º el de Ley de Ocuana.

En cuanto al 1º se aceptaron las dos modificaciones que había sufrido en la otra Cámara.

No aceptada en la Cámara Colegisladora la negativa del art. 14 del 2º, esta H. Cámara volvió a insistir en dicha negativa, después que el H. Político hiciera notar la inconveniencia de equal artículo que había de vulgarizar la carrera de ingeniería.

Respecto del 3º que da origen negados el art. 39, el inciso último del art. 44, y el que se adicionó al art. 63 de la ley; pues el Senado insistió por segunda vez en negarlos.

Continuó entonces la tercera discusión del contrato del ferrocarril del sur, y leído el artículo que trata de las "Especificaciones", se aprobó la de la formación del camino con las palabras "de tres a cuatro metros" en vez de cuatro por indicación del H. Político. La que trata de la vía se aprobó con las modificaciones que siguen: 1ª la que indicó el H. Político respecto del radio de las curvas, el cual debe ser de sesenta metros, y 2ª, la por

puesta por el H. Ayala para que la gradiente sea de 1% en las curvas, siendo de 3% en la linea recta.

El H. Polit. propuso que la especificacion de las estaciones diga asi: Estacion de 1ª clase en Ribamba, una de 2ª clase en Sibambi y las demas estaciones y paraderos que fueren necesarios. Fue aprobada en esta forma.

La especificacion de los puentes se aprobó original. La del material rodante por proposicion del H. Banderas se aprobó con las siguientes modificaciones: en el primer inciso se puso ocho en vez de doce, en el tercero doce en vez de dieciseis; el cuarto quince en vez de veinte, en el quinto se substituyó cuarenta por treinta, en el sexto y séptimo cincuenta por treinta cinco; en el octavo veinte por quince y al fin de este mismo inciso se añadieron estas palabras: una balanza de plataforma.

El H. Polit. apoyado por el H. Espinosa propuso esta mocion: que se añadan estas palabras al número 7º del art. 40. y una vez cubierta la garantia con el producto del ferrocarril y del muelle de Durán, el producto del muelle de Guayaquil pertenecerá al Gobierno.

Arguyeron contra ella los H. H. Ayala y Villa Gómez expresando que lo justo seria qº el producto del muelle de Guayaquil se dividiese a medias entre el Gobierno y la Compañia; pues debía esta tener alguna garantia desde el momento en que se le concedia la explotacion, lo cual no era otra cosa que el provecho del producto de una industria o riqueza. Fue negada la mocion.

Se aprobó luego esta otra mocion de los H. H. Crespo Corral y Polit: que el final del N.º 7º del art. 40 diga el exceso del 5% que produzca el ferrocarril y muelle, se dividirá por igual.

100
entre el Gobierno y la Compañía.

El H. Presidente encomendó á los H. H. Villagómez y Banderas para que sostuviesen en el Senado las modificaciones hechas en esta H. Cámara á la contrata del ferrocarril del sur. El H. Banderas se excusó de ello, alegando que no podría defender en el Senado, opiniones que él no había aceptado ya que estuviera por la forma que aquella Cámara diera á la susdicha contrata. Entonces el H. Pte. recomendó esta misión al H. Ayala.

Prometidos á 3.^o discusión se aprobaron dos proyectos: 1.^o el que facultó á la Municipalidad de Guayaquil para ceder al Colegio Nacional de esa ciudad un terreno de la pertenencia de aquella Corporación, y 2.^o el que fija en 7.600 mensuales la pensión que la convención de 1884 votó en favor de las Sr.^{as}. Juana Quiroga y María Josefa Bustillos y Quiroga. La votación de este segundo proyecto se hizo por escrutinio, sirviendo de escrutadores los H. H. Carbo Viteri y Noboa y dando por resultado nueve votos negativos por once aprobatorios.

Constituyóse la Cámara en receso, presado el cual, se notificó de la Secretaría del Senado que éste se conformaba con la negativa del art. 14 de la Ley de Instrucción Pública.

El H. Carbo Viteri pidió reconsideración del proyecto que ordena la subrogación del fisco en los derechos que contra el General Veintimilla, tiene el Sr. Simón Amador. La H. Cámara consintió en ello, revocó la negativa anterior, y el proyecto pasó á 2.^o discusión después que lo impugnaron los H. H. Pólit y Salazar fundándose en que tal proyecto encerraba una verda dera revocatoria de la sentencia expedida por el Tribunal de Cuentas, y la condonación de la cantidad por la que se hubiera responsable al Sr. Amador. Dependieron el proyecto los H. H. Carbo Viteri, Gómez

de la Care y Velázquez de quienes el primero hizo la indicación, para segundo debate, de que la responsabilidad sea únicamente por los sueldos; el segundo espuso que la nueva sentencia del Tribunal de Cuentas se había dado en virtud de un decreto del Gobierno Provisional que mandó la nueva liquidación de las cuentas presentadas por los empleados de la administración de Veintimilla, después de que el mismo Tribunal había absuelto anteriormente al Sr. Amador; y el tercero dijo que no estaría bien negar nuevamente este proyecto, justo e importante, cuando se había dado curso a asuntos mas balades.

Abierta la 3ª discusión al proyecto reformatorio del Código Militar, los H. H. Palazar y de redia todas hicieron la moción de que se suspendiese este debate, hasta que una de las Comisiones de Guerra informase sobre su naturaleza. Arguyeron en pro de su proposición alegando que al proceder de otra manera se gestinaría un asunto tan serio como la reforma de uno de los Códigos de la República. Se aprobó la moción.

Después de un momento de sesión secreta, restablecida la pública el H. Villagomez dió cuenta de que ya habían desempeñado tanto el com. el H. Ayala el encargo de sostener en el H. Senado las modificaciones hechas por esta Cámara en la contrata del ferrocarril del Sur, y que a quella Cámara se había conformado con todas ellas, menos con las relativas al tipo y al precio de intereses.

A esta sazón anuncióse mensaje del H. Senado e introducidos que querón los H. H. Cárdenas y Mateus H., aquel H. Sr. dijo Excmo. Sr. Hemos tenido la honra de ser comisionados por la H. Cámara Colegisladora para exponer en esta las razones en que se funda para insistir en los artículos del contrato del ferrocarril del

10
sus que tratan del precio y de los intereses. Dos son las principales razones: la 1ª que el precio viene á ser mayor con la prolongación del tiempo, por mas que aquel se redujera á nueve millones de sueros; la 2ª la consideración de que los contratistas, quejas ni aceptarían las condiciones propuestas por esta H. Cámara, cosa que no estaría bien supuesta la necesidad del citado ferrocarril, y porque no aceptada la contrata tardaría mucho tiempo en que se presenten nuevos empresarios, quedando así el país sin esperanza de salvación. Digo, además, advertir que el H. Senado ha aceptado con placer las demás modificaciones que esta H. Cámara ha hecho en la susodicha contrata.

Puesto en debate el art. 34.º objeto de la insistencia, dijo el H. Polib. Como cuestión prima debo advertir á la H. Cámara que ya es segura la noticia de que S. E. el P. de la República, va á convocar un nuevo Congreso Extraordinario. Por consiguiente, como ahora se trata de un asunto en que se juega la suerte del país, y ya estamos fatigados con el trabajo de un día, y sobre todo, no están presentes los principales autores de la reforma contra la que se insiste, creo que en obsequio del acierto, de la hidalguía, debemos postergar esta discusión hasta la sesión de mañana. De otro modo, podremos aborollar este asunto y cargar con la responsabilidad ante la historia.

El H. Villa Gómez: No es cosa averiguada si que se convoque el nuevo Congreso, y por lo mismo debe discutirse hoy mismo la insistencia. Además, no es muy parlamentario suspender esta discusión, estando aquí presentes los H. Mensajeros.

Trascribió el H. Polib. en su opinión anterior, y el H. Cordero dijo: tal vez no sea propio que nosotros permaneciésemos en esta H. Cámara mientras se ventila esta cuestión de orden; pero debe observarse que el asunto de la insistencia no es para

un debate largo ni difícil; lo primero porque no se refiere sino á un punto de la contrata; lo segundo porque se trata de un asunto ya es- clarificado en largas discusiones, asunto que pue- de resolverse por una simple operación de a- ritmética. No habiendo una moción sus- pensiva, el H. Sr. Presidente debe resolver pa- radicamente si se trata hoy mismo de la insistencia.

El H. Presidente resolvió que se tratara de ella inmediatamente, y entonces el H. Sr. yala dijo: Como se encuentra demandado por la la insistencia del H. Senado, y mi voto para favorable á ella. Aquí mismo se ha demostrado ya bastante la diferencia en- tre la proposición de esta Cámara y la del Senado: pues seguir aquella, por ahora un millón de pesos requiere gravar el porvenir regalando á los empresarios una cantidad ingente. En cuanto al pago de los intereses, no nos espante su monto, por- que se calcula que la explotación de los muelles producirá á los empresarios \$ 300000000000 á este el producto del estanco de la sal y el rendimiento del ferrocarril, y se vea que dentro de poco el Gobierno no tendrá que erogar un centavo; antes bien es probable que tenga utilidades, pues si a hora, la pequeña línea existente da un $\frac{3}{4}$ cuando no dará así que haya entrada en el cañon interandino, donde tendrá tanto que trasputar? Hay mucha diferencia entre los ferrocarriles del sur y central: aquel tendrá casi vida propia luego que comence su mo- vimiento, mientras que este dejará pasar var- gos años hasta poder pagar su garantía.

El H. Gomez de la Torre: En la sesión de anoche sostení que quisiéramos pagar los \$ 10.000.000 por el ferrocarril del sur á sabidas de

que en esa cantidad incluíanase los nueve millo-
nes prestados á la "Compañía del ferrocarril y obras
públicas de Guayaquil," y anoche mismo manifes-
té que no debíamos ni podríamos pagar el 7%. La
cuestión es esta: ¿con cuánto contamos para pa-
gar este crecido interés? Ciento que, como la ha sen-
tado el H. Ayala, está reservado para ello, la explota-
ción de los muelles, de la sal y del ferrocarril;
pero los argumentos que ha aducido este mismo
H. Diputado, están probando las ventajas del 6% ya
que, si el ferrocarril produce, producirá más
fácilmente el 6 que el 7%, y entonces, ¿por qué no con-
venir con el 6%? Es cosa tan vital para un
pueblo pobre, como el nuestro, la rebaja de intereses
que le sería más favorable un ferrocarril que ex-
plotaran los empresarios por mil años con el 1% a
más que aquel cuya explotación durase solo 15 a-
ños al 12%. Con efecto, el interés moderado, aunque
sea pagadero por dos generaciones, es menos oneroso
y ruinoso que el fuerte que supriese una sola ge-
neración. ¿Por qué no podríamos sostener el pago del 7%
y entonces? . . . Obténos por el 6%; así equiparamos es-
ta contrata con la del central, y, sobre todo, po-
dremos pagarlo. Volviendo á la insistencia, estarei por
ello en cuanto se refiere á los \$ 1000000, pero la nega-
re en lo relativo al 7%.

El H. Montano no comprendo como se pueda su-
poner que para la Nación sea más ventajoso el 6% pa-
gadero por cincuenta años que el 7% en treinta; po-
ra probar lo ventajoso de esto último basta tomar
un lápiz y practicar una operación sencilla. Lle-
gado el ferrocarril á Lumbamba, si no paga to-
do el interés, lo hará en gran parte, de manera
que sea mínima la cantidad que tenga que de-
servolear la Nación, y de seguro despues de diez años
no desembolsará nada. Con la carretera tendida
hasta Lumbamba y el ferrocarril desde esta ciudad
hasta Guayaquil, todos los productos de la tierra tendrán
una salida expedita para la costa, y el rendimiento de

las tarifas del transporte sería considerable.

Puede pues mas ventajoso a la Nacion el plazo de 33 años con el 7% que el de 75 años con el 6%, estoy convencido que esta H. Cámara accedirá a la insistencia del Senado.

El H. Velázquez: Es cosa original que no se alarmen algunos H. H. con este precio e intereses exorbitantes cuando se alarmaron tanto en tratándose de la contrata del ferrocarril central al creer caro, exisimo el maximum del precio kilometrico fijo para la segunda seccion de dicho ferrocarril, y que diferencia entre el maximum de aquel precio, y el fijo que se asigna al del sur; precio fijo que hace valer a cada kilometro algo mas de \$51000! Que el ferrocarril del Sur produzca el 7% es una verdadera utopia, y a la parte tendria que pagarla la Nacion estando como está en circunstancias tan angustiosas. Por mas equitativo y practicable es de preferirse el precio y el interes propuesto por esta H. Cámara; por tanto creo que debemos sostenerlos a todo trance.

El H. Ayala: No creo exacto que como dice el H. Velázquez el ferrocarril del sur no lleque a producir el 7%, ni que hayan sido mas favorables las condiciones del contrato del central. Con respecto a lo primero, es casi seguro que despues de diez o lo mas de quince años produzca el interes citado, pues si ahora que no hay sino una seccion minima de via ferrea produce esta un 3%; que no será cuando transporte a la costa todos los productos alimenticios del interior, y traiga acá todos los efectos de comercio que se introducen por Guayaquil y consume el interior de la Republica? Con respecto a las condiciones mismas, nunca pueden ser mas ventajosas que las del sur las del ferrocarril central, porque para llevar a cabo esta empresa se va a hacer fuma caro al pueblo, y la mayor parte de los intereses van a salir de la tesoreria nacional mientras

que el ferrocarril del sur tiene la sal, el producto de los muelles y el de la explotación de sí mismo un producto llega casi a cubrir los intereses. Además son diferentes las dificultades con que uno y otro ferrocarril tiene que tropezar: el del sur va a travesar una cordillera altísima, si abiese paso por terrenos quebrados y deleznable que requieren calzadas y puentes numerosos, si luchar a brazo partido con la naturaleza; tiene estas dificultades el ferrocarril central? Y aun suponiendo que el precio de el del sur sea tan caro como se dice, atentas las dificultades que tiene que vencer y recordando que es el único medio para salir de este marasmo en que nos vemos sumidos, creo, espero que esta H. Cámara aceptará la insistencia del Senado.

El H. Cárdenas: Jamás insistiré en la proposición del H. Senado, si concierne que no podríamos pagar el interés del 7%. Ya algunos de los H. H. Señores que me han precedido en la palabra han asegurado y aun probado que no pasarían muchos años en que el ferrocarril del sur se costeara a sí mismo, y que hasta entonces, poco sería lo que tenga que pagar el país para el pago de intereses. Hay otra razón para que esta H. Cámara acceda a la insistencia, y la creo de peso: pues si todos los pueblos de la República son hermanos, y todos quieren bienestar y progreso, por qué negar esta legítima aspiración de algunos de ellos? Ya hemos aprobado el ferrocarril del centro, vida a las provincias del norte de la República y de gran parte de sus costas; ya hemos aprobado el de Machala, dulce en sueno del Azuay, Cañar, Loja y el Oro, y pronto aprobaremos el del sur que atravesará gran parte de la zona interandina y llegará a Guayaquil. ¿no aprobaremos esta contrata que tanto promete a la patria? Seamos verdaderos hermanos: no reguemos a Guayaquil y otras ciudades lo que hemos concedido a Machala y Quito.

El H. Polib. Godas estamos de acuerdo en

113

cuanto á la importancia y necesidad del ferrocarril del sur; todos nos esforzaremos en que se lleve adelante obra tan deseada. Mas; debemos por esto precipitarnos apasionadamente en consultar la justicia, la razón ni la conveniencia? Debemos aceptar las exigencias de un contratista y aceptar este ferrocarril cueste lo que costare á la Nación? vamos á jugar en estos últimos instantes del último día de Congreso con la suerte del país como se juega un par de sueros sobre el tapete de uno garito? Me confundo en verdad y no acierto á descifrar este como enigma que para ante nosotros. El H. Senado rechaza los términos propuestos por esta H. Cámara para el contrato, es decir: nueve millones de capital, 6% de interés durante 30 años, y 25 años más de explotación, dividiendo el producto de la vía con el Gobierno, si excede del 6%. El H. Senado insiste en los términos aceptados por él: 10 millones de capital, el 4% de garantía durante 33 años y 50 años de explotación; ¿cuál es el motivo; la gran razón de la insistencia? Que las condiciones de la Cámara de Diputados son más gravosas para el país y más ventajosas para la empresa...! Y sin embargo los empresarios que muy bien conocen su negocio, rechazan estas condiciones ventajosas y claman porque el H. Senado insista en las suyas. Confieso que no comprendo lo que tan claro parece á los H. H. Senadores. Lo que hay de cierto y evidente en este punto es que los términos aprobados por esta Cámara son tan buenos, tan equitativos que los aceptaría gustosos cualquier empresario que no fuere el Sr. Conde d'Oriza, quien á todo trance desea recobrar los 9 millones de francos, aventurados y perdidos incautamente. En el seno de la Comisión Directa H. Cámara que discutía con los Srs. Condes de Sierzykowski y de Diezes, interrogados estos si que dijese si nuestra propuesta del 6% sobre 9 millones de sueros sería ó no aceptable para cualquier otro contratista que no

debiere los 9 millones de francos, contestaron los Ex.
Condes paladinamente: sin duda que si, ya
hora el empeño desesperado es el hacer pagar a la
Nacion estos 9 millones de francos hasta el ultimo
centimo: ahora se pretende que el Congreso sancio-
ne y reconozca y cargue sobre el pobre Ecuador, es-
te empristito vergonzosamente despilfarrado por el
fraude, el avaro y la codicia!; Por que suponer que
retirandose el actual empresario desaparece con el
toda esperanza de ferrocarril? En la contrata
formulada por esta H. Camara, hay una clau-
sula final, que autoriza al Gobierno para que,
si no acepta las condiciones del Sr. Conde d'Aliza,
contrate en los mismos terminos con cualquier otra
persona o compania; y estos terminos, lo repito, son
ventajosissimos para cualquiera, y aunque caros pa-
ra nosotros los aceptamos, por la persuasion de
que nadie nos construiria hoy por hoy ferrocarriles
baratos. Si el tiempo no me acuerda escaso y no adiu-
tica la desesperacion de que se recuelva de una
vez esta insistencia, demostraria que la proposi-
ta presentada en el mes de mayo y rechazada en
tonces unanimente por el H. Senado, era mucho
mejor y mas aceptable, que la hoy defendida con-
tevin por la H. Camara Colegiadora. Baste re-
cordar que en aquella propuesta se computaba el
valor de la obra hasta Quito en L. 2 millones con
con el cambio al 25% en \$ 12.500.000, y en la actual
solo hasta Ambato se calcula en \$ 10.000.000; en
esta se garantiza el interes del 7% durante 33 años
y la explotacion durante 50; en aquella solo se asegu-
ra al 6% durante 24 años. Ahora pregunto que se ha
hecho de un millon de sueros de las sales percibidos por el
Sr. Kelly y la Compania de Obras Publicas de Guayaquil,
desde agosto de '85 hasta agosto de 1890? por que no se
tiene en cuenta para nada esta pequeña suma
en el nuevo contrato? la nueva compania no
va a ser sucesora universal de la antigua, no va a
aprovecharse de todos los trabajos ya hechos, una vez que

definitivamente el ferrocarril debe venir por Libambe? Todo esto significa que ya tenemos pagados un millón de sueros por el ferrocarril que vamos a contratar y que por consiguiente vamos a hacerlo no en 10 sino en 11 millones de sueros. No es otra cosa lo que exigimos: la rebaja de este millón, sustruido de nuestro siempre deficiente presupuesto, pagado por el pobre pueblo, que lo ha ido costeando poco a poco, grano a grano, con la sal de su miserable comida. Para demostrar lo excesivo, lo exorbitante y monstruoso del precio del ferrocarril, podemos acudir a distintos métodos. Si analizamos y descomponemos por ejemplo estos 10 millones de sueros, obtenemos los siguientes resultados, que en este momento acabo de reproducir. La primera sección de Chimbo a Libambe se señalan \$6.000.000, agreguese a esta suma lo percibido por Kelly y Cia tendremos \$7.000.000, deduzcásele \$800.000, valor fijado para los muelles, \$426.000 valor contratado del ferrocarril de Yaguachi a Durán y \$200.000, máximum de las reparaciones de Yaguachi al puente de Chimbo: sacamos como precio de los 82 kilómetros de Chimbo a Libambe \$5.574.000, esto es \$67.975 por kilómetro, mucho más del doble de lo estipulado en 1885 con el Sr. Kelly; mucho más del triple de lo que cuestan en Europa los ferrocarriles más costosos de vía angosta, como el de Bruinq en Suiza, cuyo precio kilométrico es de 8000 francos, es decir con el 25%, de \$2000. Por otra parte se nos piden \$4.000.000 por la segunda sección de Libambe a Riobamba, que, según el dicho de los mismos empresarios, es un camino de más de 100 kilómetros de extensión. Así pues pagaremos \$4.000.000 por kilómetro en una vía de fácil trabajo, cuyo último fragmento corre por un país llano y arenoso; ferrocarril en la meseta interandina, donde con el jornal más bajo, con el clima más sano del mundo, con ríos y abundante

710
dantes y baratos, el kilometro no puede costar mas de
\$ 20 a 25 avo, Véase, pues, si no tengo razón en ha-
ber exagerado y monstruoso el precio de \$ 10,000,000.
Por otra manera se puede evidenciar este aserto. Ad-
mitase, en la suposición mas favorable, el pre-
cio kilométrico máximo del ferrocarril central,
como precio fijo el invariable para este del sur.
Así tendremos por 100 kilometros a \$ 32,500, \$ 3,250,000
82 kilometros a \$ 58,000, \$ 4,756,000, mas \$ 2,000,000
por la reparación del ferrocarril de Chumbo a
Yaguachi, mas \$ 4,260,000 valor contratado de Yaguachi
a Duran, mas el costo de los muelles en \$ 800,000
total \$ 9,432,000, esto es \$ 9 millones y medio, hecha la
deducción del un millón de Kelly y C^{ia}, exigida
por la justicia y hasta por la moralidad pú-
blica. Precio equivo, precio monstruoso, precio abu-
mador para el país, este de \$ 10,000,000, que
tan a la ligera quiere aceptar! La Cámara
de Senadores que rechazo por unanimi-
dad y con indignación las propuestas del mes
de mayo, ahora acoge y defiende y sostiene este
precio ruinoso, tres meses despues...! Pero nada
es esto para la suma del país, es comparación
del interes garantizado. El 4% en \$ 10,000,000 sig-
nifican \$ 400,000 anuales de garantía, que cuan-
to lo que costare debemos sacar de nuestro pla-
no presupuestado. Esta Cámara midió las fuer-
zas del país y vio que el mayor sacrificio en que se
podia consentir era el de medio millón de sueros pa-
ra esta parte del gran ferrocarril de Guayaquil a Cu-
to, pues el 6% en \$ 9,000,000 da en efecto \$ 540,000 anua-
les de garantía. La diferencia entre las dos cámaras
se reduce en suma a \$ 160,000 anuales. Cuando el fe-
rocarril se costee a si propio, poco nos importa
que la explotación de la compañía dure algunos
años mas: a lo que debemos atender ante todo es el
pago anual del interes garantizado. Seguirase por
medio de una sencilla multiplicación que los 33 años
del 4% cuentan menos que los 50 años del 6%. Para ilu-

ción! Lo que debemos ver es que el ferrocarril producirá el 6% mucho antes y mas facilmente que el 7, luego que se dejaria pagar mucho antes la garantía, y que en el tiempo que deba cubrirse dicha garantía se abonaran 7 16000 anuales, lo que en diez años equivale a 7 1.600.000, y en veinte años a 7 3.200.000 de ahorro. Quiénes deben ser los principales costeros de la propuesta de la H. Cámara de Diputados son los que aseguran que el ferrocarril dentro de pocos años será productivo y se costeará por sí mismo. Pero en las angustias económicas del Erario, cuando apenas puede cambiarse el presupuesto de gastos administrativos indispensables, en la presente situación de crisis porque atraviesa la República, no se ve verdaderamente cómo soportamos el enorme peso de estas garantías. No habíamos mas recurso que el de alzar mas y mas las contribuciones, de oprimir mas y mas al pueblo. Considerese, por Dios, lo que se está haciendo, y no se prepare desde ahora la horrible bancarota que nos obligue, a entregar, como el Perú, nuestras rentas y estos mismos ferrocarriles en manos ajenas, que nos reduzca talvez al miserable y vergonzoso estado de ser una factoría extranjera.

El H. Villagómez suggerando el asunto en un ánimo desagraviado, se encuentra que no es tan exorbitante el precio de la contrata, pues la Compañía tendrá de erogar una gran cantidad en la construcción de los muelles y reparación de la línea existente de manera que los 7 40.000.000 no se aplicarían a la sola construcción del ferrocarril. En cuanto a las ventajas para la Nación de erogar por 50 años el 6% sobre 7 200.000.000, en vez del 7% sobre diez millones en 35 años, las operaciones aritméticas demuestran lo contrario; pues aquella asciende a 7 27.000.000 en los 50 años, sumando los 7 540.000

110
anuales que importan los intereses, y esto sube
a \$23000000, sumando los \$7000000 anuales duran-
te 33 años. Deduciendo, pues, los \$23000000 de
los \$27000000 dan una diferencia de \$3900000
a favor de la Nación. Como se ve la propo-
sición de la H. Cámara de Diputados no es may-
or ventaja para el país; y por lo tanto creo que
estamos en el deber de aceptar la misma
del Senado."

El H. Cárdenas: Comienzo con el H. Roldán
en que el precio del ferrocarril es caro; si se
toma en cuenta su precio real; pero aten-
diendo a su importancia, ya demostrada has-
ta la saciedad, no es tan caro que digamos;
porque vamos a pagar la esperanza del
progreso, y es sabido que una hermosa espe-
ranza no tiene precio. Hagamos de cuenta
que vamos a independizarnos, porque en rea-
lidad vale tanto como la independencia el li-
brarnos de las garras de la miseria; y para
esto sirvan de ejemplo la conducta de Bolívar
que compró a precio caro las armas con que nos
emancipamos. Vamos en verdad a pagar caro
el ferrocarril, pero su oportunidad, su impor-
tancia le hacen valer como dos; y así no es preciso
estarnos en ahorros, que no hacen otra cosa que re-
tardar el progreso del país. En cuanto a la última
cláusula que esta H. Cámara ha añadido a la
contrata, es bastante problemática, porque no
se encontrará licitadores para una empresa
en un país que como el nuestro carece absolu-
tamente de crédito.

El H. Matos F.: Añadiré dos palabras en
reborando la última parte del razonamiento del
H. proponente. No es argumento fuerte el que
adujo el H. Roldán parangonando el precio de
los ferrocarriles de Suiza y otros países de Euro-
pa con el del que actualmente se trata; porque
hay que percatarse de que el Ecuador es un país

incipiente, pobre, azotado de continuo con el flagelo de las revoluciones, un país donde poco ó nada pueden afluir capitales extranjeros, porque los capitales buscan la estabilidad, la paz. Si pues, nuestras circunstancias son excepcionales, excepcionales deben de ser también las condiciones de nuestro progreso, es decir, caras, carísimas. No hay pues motivo para equiparar nuestra suerte con la de esos gigantes del viejo mundo y no nos queda otro arbitrio que comprar el progreso con grandes esfuerzos y sacrificios.

Terminado el debate, y pedida la votación nominal, aceptaron la insistencia los H. H. Carlos Vidari, Villagómez, Heredia Rodas, Ayala, Saenz, Roboa, Chiriboga, Banderas, Espinosa y el H. Presidente; y la negaron los H. H. Velazquez, Ganguitena, Luecero, Gomez de la Torre, Crespo Coral, Campuzano, Abad, Polib, Salazar, Palacios, Espinosa y Foy. Quedó pues negada la insistencia con 12 votos contra 10.

Retirados los H. H. Mensajeros, se dio lectura a un oficio del Ministerio de lo Interior, donde consta la convocatoria a un nuevo Congreso extraordinario.

Entonces dijo el H. Polib. Excmo Sr. Pido que conste expresamente en el acta el hecho de que esta convocatoria del Poder Ejecutivo, no se ha comunicado a esta H. Cámara, sino después de resuelta la insistencia sobre el precio del ferrocarril; de suerte que se nos ha colocado, por decirlo así, entre la espada y la pared para que admitamos esta insistencia; pero la Cámara de Diputados en consecuencia consigo misma ha defendido hasta el último momento los intereses de la Patria.

Terminó la sesión a las doce de la noche.

12
El Presidente
Carlos Mateus

El Secretario
Joaquín Larrea L.

Sesión ordinaria del 22 de agosto de 1890.
 del Congreso Extraordinario de 21-24 Agosto.

Se instaló a la 11 de la tarde, presentes los H. H. Ari-
yaga, Abad, Albán Montaña, Campuzano, Estupinán,
Salazar, Crespo Corral, Polacios, Polib, Rizo, Espinosa,
Carbo Viteri, Sáenz, Cuervo, Montalvo y Robra, Celazquez,
y Valdovinos.

Aprobada el acta de instalación se dio cuenta
de un oficio del H. Senado, donde se notifica la insis-
tencia de aquella Cámara en el art. 3º del proyecto
que establece el estanco del tabaco. La H. Cámara se
conformó con la insistencia y el H. Carbo Viteri pidió cons-
tara su voto negativo.

Con seguida se leyó un oficio del Ministerio de
los Interiores, donde se anuncia que S. E. el Jefe del Estado
se somete al despacho del nuevo Congreso dos proyectos:
1º el reformativo de la ley de elecciones, y 2º el que auto-
riza al Ejecutivo para vender el martel situado en la
Chilena. Sometida a discusión este proyecto pasó a 3º.

Entonces continuó la 3ª discusión del proyecto que re-
forma la Ley de Régimen Municipal y se aprobaron
sus artículos desde el 16 con las modificaciones siguien-
tes: 1º en el art. 18 se añadió la palabra "notoria" después
de "insolencia" por indicación del H. Cuervo; 2º en el artí-
culo 23 se agregaron las palabras "o cuando fuere neceso-
rio" por indicación del H. Carbo Viteri; 3º en el art. 25 se re-
gó la segunda parte, después de una ligera discusión en-
tre los H. H. Espinosa, Polib y Cuervo con los H. H. Crespo Co-
ral y Carbo Viteri, desquienes aquellos la impugnaron alegando
que se reformaba el Código Civil, 4º el art. 68 de la ley por
moción de los H. H. Polib y Espinosa se redactó en estos
terminos: Para la instrucción primaria de cada parro-
quia conforme a lo prescrito en la ley del ramo, y para
la construcción, conservación y mejora de canales, caminos, etc.