

sonas que hubiesen presentado sus grados académicos; apareciendo que no es Doctor, ni Licenciado en Medicina, tampoco Bachiller en Filosofía.

- Cerrado el debate, el Sr. Barriva pidió la votación nominal, la cual dio el resultado siguiente: 28 votos por la aprobación del proyecto; y 13 por la negativa.

Concurrieron por la primera los Sres. Presidentes, Franco, Ugarte, Oma, Ezevino, Paraja, Andrade (M. N.), Arango, Torres, Titeri, Morales Alvaro, Vera, Poveda, Carlos, Paladines, Andrade (C. O.), Freile, Villacis, Cordero, Vascones, Pimens, Cordero, Montesinos, Intriago, Ontaneda, Yipex, Poicourte y el infrascripto Secretario Coral; y por la segunda los Sres. Rosales, Vanegas, Vila (F.), Marín, Cisneros, Paris (I.), Egas (F.), Egas (M. A.), Montalvo, Pozo, Coronel, Barriva y el infrascripto Secretario Monge.

Se levantó la sesión.

El Presidente de la Asamblea,

*A. Monge*

El Diputado Secretario,

El Diputado Secretario,

*Beliano Monge*

ARCHIVO

Sesión ordinaria del 12 de Abril de

1897

Primera hora.

Presidencia del Sr. Abelardo Monge.

Concurrieron los Sres. Aguilar, Andrade (C. O.), Andrade (P.), Andrade (M. N.), Arango, Arellano, Bayas, Cavallos, Cordero, Coronel, Ezevino, Egas (F.), Egas (M. A.), Freile, Intriago, Barriva, Lopez, Marín, Montalvo, Montesinos, Ontaneda, Oma, Paladines, Peñaherrera, Poveda, Pozo, Poicourte, Peomán, Paris (I.), Paris (F.), Tuvia, Torres, Coronel

160  
so, Ugarte, Tanegas, Vascones, Vela, Vera Tijera y los  
infrascriptos Diputados Secretarios.

Reprobada el acta del día 7 del pre-  
sente, fué puesto en 2.<sup>a</sup> discusión el proyecto reforma-  
torio de la Ley de Instrucción Pública.

Leído el art. 2.<sup>o</sup> el Sr. Coronel explicó  
que la reforma consistía en que se había suprimi-  
do entre las autoridades de la instrucción públi-  
ca á los Subdirectores de estudios y aumentado á los  
Rectores de las Universidades y Colegios.

El Sr. Quevedo indicó para 3.<sup>o</sup> que se  
conservara á los Subdirectores de estudios.

— Cerrado el debate, pasó el artícu-  
lo á 3.<sup>o</sup> con la citada indicación.

Del título 1.<sup>o</sup> sección 1.<sup>o</sup> pasaron suce-  
sivamente á 3.<sup>o</sup> discusión los artículos 3.<sup>o</sup> y 4.<sup>o</sup> con es-  
tas indicaciones:

Del Sr. Pinchevra: que la enseñanza  
secundaria sea representada en el Consejo por uno  
de los Rectores de cualquiera de los Colegios de la  
República, designado al efecto por el Poder Eje-  
cutivo, debiendo presidir dicha corporación el Rec-  
tor de la Universidad Central en caso del Sr.  
Ministro del Ramo; y del Sr. Egas (M. P.), que ex-  
cluido del Consejo el Sr. Arzobispo ó su Delega-  
do se conserve el art. 3.<sup>o</sup> de la Ley principal.

En seguida el Sr. Egas (P.), pidió  
que los Sres. Diputados autores del proyecto, ex-  
presen las razones que hubieren tenido para de-  
nominar Universidades á las que, según la ley  
vigente, no son sino Corporaciones universita-  
rias de Guayaquil y Cuenca; fué la varia-  
ción le parecía muy sustancial y debía cono-  
cer los motivos de la reforma propuesta pa-  
ra poder juzgar de su conveniencia ó inconve-  
niencia.

El Sr. Coronel. — En la ley vigen-  
te, se encuentran confundidos completamen-  
te los títulos de Universidad y Junta Uni-  
versitaria, aplicados á esas Corporaciones de Cuen-  
ca y Guayaquil, que tienen el derecho de confe-  
rir Grados Académicos; de manera que no se  
sabe á punto fijo, que mismo son: si verdade-  
ras Universidades docentes, ó meras juntas pa-  
ra conferir los dichos Grados, como fueron estable-  
cidas en un principio. Por lo mismo, era necesari-

rio dirimir el asunto de un modo indudable; y la Comisión adoptó el partido de constituirlos como Universidades propiamente dichas. La razón más poderosa que para esto ha tenido es, que en su origen las expresadas juntas de los profesores de la enseñanza en los Colegios Nacionales y Seminarios de Quenca y Guayaquil; de modo que son cuerpos híbridos que funcionan con dificultades y contradicciones. En Guayaquil se separó por un Decreto legislativo el Colegio de la Universidad, y parece que allí algo se ha regularizado el ejercicio de las atribuciones de estos Establecimientos; pero lo que es en Quenca, continúa la anomalía propia de estas instituciones amalgamadas; y es forzoso, Sr. Presidente, o separarlas y darles vida propia, o que desaparezca la tal Junta Universitaria.

De la Sección 2ª "De los Directores e Inspectores de Instrucción Pública", pasaron igualmente a 3ª los artículos 5ª y 6ª; habiendo indicado al discurrirse el n.º 5 del art. 6ª, el Sr. Presidente, "que la visita de los Subdirectores sea por lo menos una vez cada tres meses, personalmente o por comisionados; del Sr. López, que en los Cantones lo hagan por sí mismo y en los pueblos por medio de Delegados; del infrascripto Secretario Monge, que el Director de Estudios visite trimestralmente las escuelas rurales y parroquiales y con más frecuencia las de las Capitales de Cantón, pudiendo delegar esta obligación a persona idónea en tratándose de establecimientos que se hallan muy distantes; del Sr. Vegarte, que la visita se entienda a los planteles de enseñanza superior; y del Sr. Amara de (P.), que pasen el respectivo informe al Consejo General.

Puesto en debate el art. 13 pasó a 3ª habiendo indicado el Sr. Cotrupe que sea la Tesorería Fiscal la que abone el Presupuesto de Instrucción Pública.

Se suspendió la Sesión.

## Segunda hora.

Reestablecida la sesión y continuando el debate de la Ley de Instrucción Pública, pasaron a tercera los artículos 17, 19, 20 y 22 con las indicaciones que siguen:

160  
Del Sr. Ezevira: que en el art. 17 en vez de "Aritmética vulgar", se diga: "Aritmética elemental".

Del Sr. Egas (Mo. A.): que en el 19 se diga "elementos de veterinaria".

Del Sr. Torres: que se suprima la parte final del inciso 8º del art. 22 que dice: del producto del impuesto adicional al de importación en las Aduanas. Esta cantidad la entregará el Coleto fiscal quincenal y directamente al Coleto del establecimiento o su apoderado, bajo su personal responsabilidad.

De la Sesión 3ª "De la enseñanza superior", pasó asimismo a 3ª el art. 28, con las indicaciones siguientes:

Del Sr. Presidente: que por los Grados en Ciencias naturales no se paguen más derechos que los determinados por la Ley de Instrucción Pública vigente.

Del Sr. Vascones: "que no paguen derechos algunos"; y del Sr. Yéper, "que en el inciso 2º = para evitar ambigüedades = los derechos se paguen solo el día en que se rindan los Grados."

El art. 30 pasó a 3ª habiendo precedido el Sr. Fondrade (Po.) se suprimiera el inciso segundo.

Los artículos 33 y 34 pasaron sin indicación alguna.

El art. 35 con las siguientes:

Del Sr. Peñaherrera: "que sea obligación de las Municipalidades la adquisición de locales."

Del Sr. Vascones: "que asimismo se les obligue a la compra del mobiliario necesario."

Del Sr. Presidente: "que no pueda establecerse escuela alguna sin que no encuente antes con el local y cosas útiles indispensables para la enseñanza; y del Sr. Yéper, "que se permita a la Municipalidades crear cuantas escuelas puedan hacerlo."

El art. 39, pasó sin indicación; y el 40 con la indicación de los señores Presidente y Peñaherrera, de que se suprima por ser inconstitucional.

Los artículos 46, 47, 54, 56, 58, 65, 71, 78, 87, 90, 93, 104, 106 y 115 pasaron sin indicación.

mes; y los 43, 49, 72 y 78 con estas:

El 43: que se restablezca el artículo correspondiente de la Ley principal; indicación del Sr. Peñaherrera.

El 49 y 88: 'que los Grados de Bachiller en Filosofía, los confiera la Facultad representada por el jurado examinador, y no por la Junta Administrativa como lo disponen dichos artículos; indicación de los Sres. Peñaherrera e inscrito Secretario Monge.

El 72: 'que el nombramiento del Rector de la Universidad Central, así como los Rectores de las demás Universidades, lo haga el Consejo General; indicación del Sr. Vascones. Y que el Rector de la Universidad Central sea elegido por el Cuerpo de Doctores de la Capital; indicación del Sr. Peñaherrera.

En seguida leyóse un telegrama del Sr. Gobernador del Guayas, comunicando que por disposición del Sr. Ministro de Hacienda, el impuesto al aguardiente en esa provincia, se ha rematado inclusive la parte asignada a las Municipalidades.

Pasó al Archivo.

Fue puesto en 1ª discusión el decreto que acompaña al siguiente informe:

Señor Presidente: - Según el informe particular de algunos señores Diputados crea la 2ª Comisión de Hacienda que el Sr. Francisco Perellano ha sido incapaz de sentar, en las cuentas rendidas al Tribunal del ramo, como Administrador del Hospital Civil de San Juan de Dios en esta ciudad en 1894, partidas que no hayan sido la manifestación exacta de los Ingresos y Egresos; de manera que, atendido a la notoria honradez del peticionario, bien puede relevársele de la obligación de comprobar la propiedad de los \$ 399.956 declarados a su favor en la sentencia que el Tribunal de Cuentas pronunció el 8 de Febrero de este año.

En consecuencia, somete a la deliberación de la Asamblea el adjunto proyecto de Decreto.

Quito, Abril 10 de 1897 = Imtriago = Manuel Coronel = Ercoss.

La Asamblea Nacional del Ecuador,

"Decreto:

"Fort. univo. — Relévarse al Sr. Francisco Forrellano de la obligación de comprobar la propiedad de los \$ 399.95 declarados á su favor el Tribunal de Cuentas, con fecha 8 de febrero del presente año al sentenciar la del Administrador del Hospital de San Juan de Dios de esta ciudad por 1894.

"Dado, etc."

Abierta el debate:

El Sr. Coronel. — Para que la Honorable Asamblea conozca la justicia del informe y apruebe el decreto en discusión, exponeré ligeramente las causas que nos movieron á presentarlo. En las cuentas que, por el año de 1894, presentó el Sr. Francisco Forrellano, como Administrador del Hospital Civil de San Juan de Dios de esta Capital, el Tribunal de Cuentas declaró la suma de 399 sueros en favor del rindente; pero, conforme á la Ley de Hacienda, no se le entrega esta cantidad, mientras no compruebe plenamente su derecho. Tal disposición fué decretada no hace mucho, para evitar los abusos de los Coletores ó Tesoreros de mala fé. Si nos atenemos al rigor de la Ley, no puede el solicitante cobrar la cantidad que se le ha fallado en su favor; pero, debemos considerar las circunstancias especiales de los individuos para aplicar la Ley en todo su rigor ó concederles gracia. — En el caso presente se trata de un Administrador que, como otros de igual clase, no tienen una caja especial destinada á los fondos de la Administración; sino, que todo lo tienen junto con sus propios capitales y van pagando y pagando conformen necesidad; de aquí viene la dificultad de comprobar despues el derecho que tiene el solicitante á esa cantidad; lo que dada su honradez y buena fé, reconocida debemos confesar que le pertenece en justicia. La Legislatura puede muy bien, decretar segun el informe, porque se refiere únicamente á relévar al Sr. Forrellano de la obligación de presentar esta prueba supletoria, pues el derecho está reconocido por el mismo Tribunal de Cuentas. Con este acto de justicia, no se invoca ningún derecho ajeno, siendo éste exclusivo de la Legislatura, la cual, si tantas veces ha condenado sus deudas á los rindentes sentenciados por el Tribunal de Cuentas, con más derecho y

18.  
equidad debe hacerlo ahora que se trata de un hecho de rigurosa justicia.

El Sr. Lugas (M. P.). — Debo añadir que en las cuentas de 1895 presentadas por el solicitante ante el Tribunal, se le condenó en mil y tantos sueros; pero, á decir verdad, ese alcance desfavorable no puede atribuirse á mala fe, sino á su demasiada confianza en el amanuense que llevaba los libros, el cual sea por descuido, ó tal vez por malicia, sentó esa partida al pasar de un folio á otro, de allí vino ese cargo. Y es muy justo, que la otra cuenta fallada en su favor, se rebaje de la cantidad que ha sido declarada en contra del rindiente.

— Cerrado el debate, y sometido á votación, pasó á 2.ª discusión el proyecto de Decreto.

## RESUMEN

Reestablecida la sesión se dió lectura al siguiente informe y proyecto de Decreto:

"Sr. Presidente: — Antonio Noguillas solicita que se le exonere del pago de los derechos que le corresponde satisfacer para optar á los Grados de Licenciado y Doctor en Jurisprudencia, y á fin de obtener esta gracia acompaña una brillante documentación que comprueba su magnífico aprovechamiento y buena conducta observados durante todo el tiempo que ha cursado el estudio de Derecho. La Comisión 1.ª de Instrucción Pública encargada de estudiar esa solicitud, cree que debe accederse á lo pedido, con cuyo motivo y para el caso de que la Asamblea opinara como la Comisión no acompaña el siguiente proyecto de Decreto:

"La Asamblea Nacional,

Decreta:

"Fort. univo. — Exonerar al Sr. Antonio Noguillas del pago de los derechos correspondientes á los Grados de Licenciado y Doctor en Jurisprudencia.

"Dado, etc."

Linda á salvo el parecer de la Asamblea Nacional. = López = Parix (S.) = Larrión = Montalvo

— Sometido á 1.ª discusión el decreto leído, pasó á 2.ª

Pasó asimismo a 2ª el siguiente Decreto, con la indicación del Sr. Bayas: "de que no se limite esta concesión a la Universidad del Arica sino que se le faculte al agraviado para que pueda optar sus grados en cualquiera otra Universidad de la República".

"Señor Presidente: — Nuestra Comisión 2ª de Instrucción Pública, convida examinar, la solicitud de Secundino Ortega Davila, que pide exoneración de derechos correspondientes a los grados de Licenciado y Doctor en Jurisprudencia en la Universidad del Arica. que debéis acceder a ella desde que la información sumaria adjunta, prueba su pobreza, buena conducta y aprovechamiento.

Como la Ley de Instrucción Pública art. 100, concede esta facultad a las Juntas Administrativas, restringida a seis exoneraciones, claro es que ella ya ha hecho uso de esta facultad cuando uno de los informantes, es el Rector de dicha Universidad; salvo nuestro mejor criterio!

Quito, Marzo 9 de 1899. = Juan A. Paraja = G. Yépez = Roberto Romarade = Enrique Freije R. = Cisneros J.

La Asamblea Nacional,

Decreta:

"Art. único. — Secundino Ortega Davila, podrá optar los Grados de Licenciado y Doctor en Jurisprudencia en la Universidad del Arica gratis.

"Dado, etc."

Igualmente se aprobó el informe que sigue y pasó a 2ª discusión el Decreto respectivo que fueron presentados por los señores, Angel Buita, B. Vascones y Celiano Monge:

"Señor Presidente: — La Comisión especial encargada de estudiar la propuesta del Sr. José M. Quevedo, encaminada a establecer una clase práctica de Agricultura, en el Colegio "Vicente León" de Latacunga, la juzga perfectamente aceptable, desde luego que con la realización de este establecimiento conseguiremos el perfeccionamiento de la agricultura y el consiguiente aumento de riqueza individual y nacional.

No nadie se le oculta que la agri-

cultura ha sido, es y será nuestra primordial fuente productora, pero que por desgracia hasta ahora no hemos podido avanzarle los secretos de su admirable fecundidad; por lo mismo hoy que se nos presenta esta oportunidad debemos considerarle como un acontecimiento feliz.

La única parte inaceptable es aquella que se refiere a la pensión suministrada por el Colegio, que no podría soportar este nuevo gasto.

Este es nuestro parecer según el adjunto proyecto, salvo el de la Honorable Asamblea.

"La Asamblea Nacional del Ecuador,

"Considerando:

"Que propender al progreso de la agricultura es un imprescindible deber del Gobierno,

"Decreta:

"Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para que a la brevedad posible celebre un contrato con el Sr. José María Guerrero, para que establezca una clase práctica de agricultura en el Colegio 'Vicente León' de Latacunga.

"Art. 2º Las bases serán las consignadas en la propuesta presentada por el Sr. Guerrero exceptuándose aquella que se refiere a la pensión, pues esta debe satisfacerse íntegramente por el Tesoro Nacional.

"Dado, etc."

Sometido a consideración de la Cámara, fué aprobado el informe recaído sobre la solicitud de los Sres. Borrero y Cº, informe que dice:

"Señor Presidente: — Nuestra Comisión de Comercio e Industria examinando la solicitud de los Sres. Borrero y Cº, que piden se les mande pagar el valor de las mercaderías quemadas en los depósitos de Aduana, durante los días 5 y 6 de Octubre del año pasado;

"Opina: que debéis desecharla, desde que los peticionarios deben hacer valer sus reclamaciones ante el Poder Judicial; procedimiento en armonía con las prescripciones legales.

"Salvo nuestro mejor parecer.

"Quito, Abril 7 de 1897. = Vascones, Paraja = Aguilar = G. Villacís.

Puesto en breve discusión fué aprobado el siguiente proyecto de Decreto:

"La Asamblea Nacional,

"Considerando:

"Que la villa de Quano ha sido víctima de un honoroso aluvión que ha destruido gran parte de los edificios del lugar; y

"Que los Altos Poderes Públicos se hallan en el deber de mirar por los pueblos y aliviar sus necesidades;

"Decreta:

"Art. 1º: La Municipalidad de Quano queda exonerada del impuesto decretado por esta Asamblea en 10 de Octubre de 1896.

"Art. 2º: Queda asimismo exonerada por el tiempo de seis años, de contribuir con el seis por ciento de sus rentas para el sostenimiento del Baranco.

"Art. 3º: La cantidad que por este Decreto dejare de pagar la Municipalidad, se empleará con preferencia en reparar las obras de propiedad municipal que hubieren sido destruidas por el aluvión.

Después de somitado á 2ª discusión pasó á 3ª el decreto que concede á los Dns. Pardeñas y Wind la gracia de introducir libres de derechos de Aduana las maquinarias y demás útiles para una fabrica de lora y cristalería.

Se leyó en 2ª discusión el proyecto de Decreto, que destina los fondos para la conclusión del edificio del Colegio de niñas en Quano, y pasó á tercera con las indicaciones siguientes: del Dr. Peñaherrera; "que de los fondos fiscales de ese Cantón se descuenten los que se halla destinados para otros objetos"; del Dr. Cordón; "que se elimine el tercer artículo"; y del Dr. Tascónes; "que se ponga un inciso que diga: 'ni el Colector ni la persona designada para recibir las mensualidades, gozará del tanto por ciento que la Ley señala para los depositarios fiscales. Las dos primeras indicaciones fueron aceptadas por los autores del proyecto.

Se sometió á 1ª discusión el siguiente proyecto de Decreto, presentado por los Señores. Manuel R. Franco = B. V. Corrales, Roberto Reina, Pedro J. Vera, R. Bayas, Intriago, Varezas,

Venceslao Ugarte, E. Monge, Manuel Paladines, Del  
fin B. Erenas, Manuel Maria Bueno, Segundo  
Romera, Mo. R. Carbo, Cesar R. Cordero, Modesto  
N. Romdrade, Tenaro C. Rencante, Camilo D. Rom-  
drade, Mario Oña, Vascones, Luciano Coral, Ra-  
fael Ontaneda, Martin, G. Yépez, Elias Enciso, Co-  
ranjo, Fidel Egas, Lariva, Juan Reina. Enrique  
Frile L., J. H. Pareja, Cisneros, Lo. Aguilar, Ma-  
nuel Montesinos, Faundo Vela, Enrique Morales C.  
Córdova y Montalvo; y pasó á 2º

"La Asamblea Nacional,

"Considerando:

"Que es un deber honrar la memoria  
de los que han hecho bienes á la Patria;

"Que D. Tomás Martínez es digno de una  
manifestación de gratitud por su consagración  
á la enseñanza durante su vida;

"Decreta:

"Art. 1º Don Tomás Martínez mere-  
ce bien de la Patria.

"Art. 2º El Erario contribuirá con la  
suma de mil sueros para levantar un monumen-  
to á su memoria.

"Art. 3º Autorízase á la Municipali-  
dad de Quayaquil para ceder en propiedad la par-  
te de terreno que sea necesario.

"Dado, etc."

Y igualmente se puso en 1º discusión el pre-  
sente Decreto, presentado por los señores Antonio  
Cevallos, Cesar R. Cordero, F. Egas, Pareja, Ma-  
nuel Paladines, E. Monge, Montesinos, Lariva,  
Ro. Romdrade, Montalvo, R. Bayas, Vanegas, Pozo,  
López, P. J. Vera, Poveda, Mo. M. Bueno, Modesto  
N. Romdrade, Intriago, Arango, B. T. Torres, Mo. R.  
Egas, Vascones, F. Vela y Reina:

"La Asamblea Nacional,

"Considerando:

"1º Que el Camino carretero que partien-  
do de la ciudad de Poirbamba para empalmarse  
con el que está trabajado, es de evidente utilidad  
nacional; y

"2º Que no pueden ni deben quedar per-  
didas las cantidades gastadas anteriormente en dichos  
caminos;

"Decreta:

"Art. 1º Ordínase la continuación y

conclusión del camino carretero que, partiendo de la ciudad de Poitobamba, vaya á terminar en la carretera que está construida.

"Art. 2.º Son fondos para dicha obra:

"1.º Cuarenta centavos por cada mil sueros, que se impone sobre el valor de las propiedades urbanas de la ciudad de Poitobamba;

"2.º El uno por mil sobre el valor de las propiedades territoriales de la provincia del Chimborazo, conforme á la Ley de Contribución General;

"3.º Un centavo de suero por cada litro de aguardiente que se consuma en la provincia del Chimborazo, sea del grado que fuere; y

"4.º Los demás fondos que para esta obra estuviesen designados por leyes anteriores.

"Art. 3.º Las contribuciones expresadas en el artículo anterior, solo se cobrarán por el tiempo de cinco años; contados desde la promulgación del presente decreto.

"Art. 4.º La obra del camino estará á cargo de una Junta Directiva residente en Poitobamba, compuesta del Gobernador de la provincia del Chimborazo, que será su presidente, y de cuatro propietarios de Poitobamba designados por el Poder Ejecutivo; ninguno de los cuales podrá percibir sueldo especial por dicho servicio.

"Art. 5.º Son atribuciones de la Junta:

"1.º Formular su Reglamento y someterlo á la aprobación del Poder Ejecutivo.

"2.º Nombrar Colector especial para la recaudación de los fondos señalados en este decreto, á quien podrá asignarle como retribución, hasta el cinco por ciento de los fondos que recaude.

"Art. 6.º El Colector recaudará los impuestos señalados en el presente decreto, directamente ó por asentamiento, para lo que ejercerá la jurisdicción coactiva concedida á los Collectores fiscales.

"Art. 7.º El Colector cumplirá las órdenes de pago expedidas por la Junta Directiva, llevará la contabilidad y rendirá su cuenta ante el Tribunal del ramo.

"Art. 8.º La antedicha Junta Directiva deberá estar instalada cuando más tarde, sesenta días después de sancionado el presente decreto, y cuidará de informar mensualmente al Poder Ejecutivo del estado del camino y de las dispo-

siones que dictare.

'Art. 9º El sobrante de los fondos que establece el presente decreto se empleará en la reparación del camino carretero, entre las ciudades de Ambato y Patate.

'Dado, etc.'

El Sr. Ugarté. — Cuando se trató del camino de Pallatanga, mucho se dijo sobre el ramal que debe unir a la ciudad de Patate: habiendo algunos que aseguraron que dicho ramal estaba casi terminado. Si esto es así, no obraríamos con justicia poniendo contribuciones e impuestos que no se necesitan, y desearia oír el informe de los Sres. Representantes del Chimborazo para formar cabal concepto del asunto.

El Sr. Foranjo. — Como Diputado por el Chimborazo informaría repitiendo aquello mismo que en una discusión pasada expuse, esto es, que el ramal que viniendo de Patate atraviesa atraviesa las pampas de Luisa y empalma con la carretera nacional, está casi terminado, pues solo falta macadamizar algunos tramos de esa media para darle la necesaria consistencia para la rotación de los carruajes y construir el puente de Chapalái que estando casi concluido fue arrebatado por un aluvión producido por las lluvias. Estas reparaciones no podrían costar más de cinco a seis mil sueros, al paso que la continuación del antiguo ramal por el pueblo de San Andrés costaría de cincuenta a sesenta mil sueros y prolongadísimo trabajos; y preferible es el zig-zag que ya se ha dicho hace el camino por Luisa siendo verdadera y pronta la realización de la obra. Por otra parte, como representante de mi provincia debo defender sus intereses y aun cuando reconozco la necesidad que tenemos del ramal, conozco también que las propiedades urbanas por ejemplo, nada producen, y no estando por estos gravámenes, negaré mi voto al proyecto.

El Sr. Cevallos. — El honorable propietario con solo el fin de impugnar el proyecto de concluir el camino carretero de Patate, se empeña en hacernos creer que exista ya otro camino, que unas veces dice ser por Liscan otras por Luisa, y yo afirmo y sostengo que este camino solo existe en la mente del Sr. Foranjo; porque si así fuera, los vehículos rodantes que tienen

establecida su empresa de viajes semanales a Ambato continuarían hasta Paicamba para mayor utilidad y ensanche de su negocio. Varios empresarios de transportes me han hablado sobre el deseo que tienen de que se concluya pronto este camino para poner al servicio público sus carruajes de viajes hasta Paicamba; de lo que á no dudarlo, reportaría grande utilidad toda la Nación. Hay unos pocos Diputados que tienen la pretensión de hacer prevalecer solo los proyectos que emanan de ellos, é impugnar por puro personalismo los de otros, aun contrariando las exigencias de la conveniencia pública.

El Sr. Rivera. — El proyecto en discusión lo juzgo inaceptable; tanto porque ese camino no es urgente, pues todos los que existen ahora en la provincia del Chimborazo se hacen en regulares condiciones, cuanto porque no es justo ni conveniente gravar mucho á propiedades que poco ó nada producen, con son las de esa provincia. Además, otras Legislativas, han creado fondos suficientes para la misma obra.

El Sr. Revallón. — No tiene razón de oponerse el Sr. Rivera al presente proyecto, habiéndonos de lo gravoso de los impuestos, porque hacen pocas cosas que en el seno de esta Honorable Cámara sostuvo con porfiada insistencia el impuesto de cinco centavos por cada litro de aguardiente para que se trabaje el camino de utilidad particular en un rincón de Loja, de Bandanqui á Valladolid; y nada dijo de la contribución de cuatro centavos por mil, impuesta á la ciudad de Aroques para una obra de utilidad pública; pero, ahora que se trata de un camino nacional para el que sólo se impone un centavo por cada litro de aguardiente y los cuarenta centavos que se impuso á las propiedades urbanas de Aroques, le parece mucho, siendo así que Loja, Tulcan y Cañar sostienen catorce centavos de contribución por cada litro de aguardiente, y la provincia del Chimborazo solo diez centavos. La ciudad de Paicamba no es menos rica que Aroques y otras muchas de la República, para que, por tiempo muy limitado, no pueda reportar la pequeña contribución de unos pocos centavos por miles de sacos, tratándose de las inmensas ven-

17  
tajas que va à recibir Poitobamba con la conclusión del camino carretero. Dice tambien el Sr. Quevedo que ya existen fondos votados para esta obra; en efecto la Legislatura de 1884 asignó la cantidad de sesenta mil sueres, pero yo pregunto; ¿qué importa que esto esté escrito en la ley cuando las estrechas circunstancias de nuestro Erario Nacional no permiten hacer desembolsos para muchas obras públicas? Por el punto de esperarlos todo del Gobierno no haremos jamás nada útil, es preciso sacudirnos de la rutina y empujar à los pueblos al progreso de sus localidades.

El Sr. Erevito. — Repetiré, señor Presidente, lo que dije antes, cuando se discutía el Decreto relativo al camino de Pallatanga: Para terminar el ramal de carretera por San Fernando, se gastarían veinticinco ó treinta mil sueres más; por Lirisa quedará perfectamente terminado el trabajo con poco más de la mitad de esta suma. Para inclinar la voluntad de la Asamblea, en favor de su opinión, dice el Sr. Dr. Cevallos: "se han gastado ya en ese ramal, que pasa por el pueblo de San Andrés, unos veinte mil fuertes y sería injustificable el abandono de esa obra; pero el honorable prescripionante, tal vez por olvido, no ha mencionado la suma de dineros que reclama la conclusión del ramal, ni apunta las dificultades que hay que vencer. Por los planos de Lirisa, es cierto que la distancia se aumenta con tres ó cuatro kilómetros; pero como lo dijo el Sr. Román, con dos mil sueres votados por la Municipalidad de Poitobamba está casi terminado el camino y solo faltan los puentes; para el gasto que estos demandan y para ensanchar y lastrear ese ramal, como acabo de indicarlo, no se ha menester sino de unos veinte mil sueres, poco más ó menos, debiéndose tener presente que la gradiente de este camino es insensible y su conservación nada costosa. El Sr. Ingeniero López, cuando hicimos inspección de los trabajos que ejecutó en el ramal que atraviesa por San Andrés, no nos dió una explicación satisfactoria, respecto al trazo definitivo del camino; esas vacilaciones las pudo apreciar tambien el Honorable Cevallos, porque fui uno de los que estaba presente.

Entiéndase bien, yo no me opongo

180  
al proyecto sino á que se fije en él el rumbo que  
han de seguir los trabajos del ramal y al im-  
puesto sobre la propiedad; á lo primero por las  
razones que dejo mencionadas y á lo segundo,  
porque esa obra cuenta con los fondos que, en  
cantidad suficiente, le han fijado otras Legisla-  
turas. Con estas modificaciones dare complaci-  
do mi voto afirmativo, pues, todo lo que tien-  
da á beneficiar á la provincia del Chimborazo me  
rece muy entusiasta apoyo y, tratándose del pro-  
yecto en cuestión, creo que esa mejora cabe en bien  
de toda la República.

El proyecto debe pasar á tercera discus-  
sion, para entonces, introducir las modificacio-  
nes que insinúo y fijo que consten.

El Sr. Paicautte. — Es muy cierto lo  
que ha dicho el Sr. Erevino; pues si se quiere se-  
guir la vía de San Andrés, el puente sobre la  
Quebrada de Batración costaría de 40 á 50 mil su-  
res, por ser una quebrada muy ancha y profun-  
da, mientras que por los llanos de Luisa, no se en-  
cuentran estos inconvenientes; y aun cuando alar-  
ga un poco el camino, este es mejor y cuesta mu-  
cho menos que el otro.

El Sr. Revillos. — El Sr. Erevino ha  
señalado en la conveniencia de trabajar el cami-  
no por Luisa y no por San Pablo, á mi me es in-  
diferente esta cuestión de mero detalle, lo que de-  
seo es que se dé este beneficio á Riobamba; des-  
de hace doce años los ingenieros Sr. Ronda,  
Smith y López han trazado la vía y los planos  
del camino: se han gastado más de 16 mil su-  
res, y no debe quedar perdida esta fuerte suma  
para la Nación. Además la Junta Directiva  
señalará de hacer lo que más conveniente sea  
en la dirección de la obra, pues ésta se compon-  
drá del Gobernador de la provincia y de cua-  
tro propietarios probes y competentes como los Srs.  
Erevino y Orango..... pues el Poder Eje-  
cutivo la organizará inspirándose en elevadas  
miras de patriotismo y conveniencia nacional. Por  
lo que toca á la observación del Sr. Paicautte, me  
limito á decir que me ha puesto en el sensible  
caso de denunciar á la Honorable Asamblea que  
el preopinante manifiesta desconocer en lo ab-  
soluta hasta la geografía de su propio cantón  
de Quano; pues la carretera se trabaja en di-

181

En el cantón, y construido como está el sólido puente del Carmen no quedan para empujar la carretera sino dos pequeños acueductos en San Pablo y Chuquiaguayo viejos.

El Sr. Presidente. — Soy de opinión que la obra mencionada debe emprenderse después de oír el dictamen de uno o más ingenieros, sobre la elección de cualquiera de las indicadas vías, a fin de que la obra resulte atinada y de beneficio general. Pasa esta indicación, para que si la Cámara la acepta, conste como inciso en el decreto presentado a discusión.

El Sr. Fondrade (P.) hizo la indicación de que se supriman las palabras ni pueden — en el segundo considerando.

— Cerrado el debate pasó a 2.ª.

Puesto en segunda discusión pasó a tercera el decreto que declara vigente el expedido por el Congreso de 1880, reconociendo un crédito a favor de las Sras. Emerenciana Velaz de Alarcón, Carmen Dalgo y Rosa Orjuela.

Finalmente se aprobaron los informes que siguen:

Señor Presidente: — Examinada la solicitud de la Srta. Rosa Gala viuda del Excmo. Coronel Sr. León Manchano, que pide letras de nombramiento militar, nuestra Comisión 1.ª de Guerra opina que debe ser remitida al Poder Ejecutivo, por tener este suficiente facultad para hacer esta clase de concesiones según la ley; salvo el mejor parecer de la H. Asamblea.

Quito, Enero 30 de 1891 = Manuel R. Franco = Gabriel R. Vellauri = J. Fondrade = Delfín B. Ereviño.

Señor Presidente: — Examinadas las solicitudes del Capitán Agustín Ortúzar y de varios jefes y oficiales de Ribamba, que piden el pago de los sueldos que les adeuda el Tesoro, nuestra Comisión 1.ª de Guerra cree justas las peticiones; más como nada tiene que hacer en esto la Asamblea, es de parecer que se envíen dichas solicitudes al Poder Ejecutivo para que este ordene el pago así como lo permitan las circunstancias del Erario; salvo nuestro mejor parecer.

"Quito, Enero 28 de 1897 = Julio Ferrn-  
nandez = Manuel A. Franco = Defn B. Erevino  
Gabriel A. Ullauri.

"Señor Presidente: — Nuestra Comisión  
de Beneficencia, en la petición elevada á la As-  
samblea por los Ancianos de Luenca, opina, salvo  
su mejor parecer, que dicha solicitud deba enviar-  
se al Sr. Ministro del ramo para su resolu-  
ción, una vez que la mencionada casa de ancia-  
nos se rige por los estatutos dictados por Deere-  
to Ejecutivo de 14 de Agosto de 1888.

"Quito, Marzo 13 de 1897 = Fausto Vela  
Cisneros G. = Camilo O. Andrade.

"Señor Presidente: — Nuestra Comi-  
sion de Crédito Público, en orden á lo pedido por  
las señoras Nuñez, informa: — Basta la lectura  
de la solicitud, para que negues lo pedido.  
bajo el ilustrado criterio de la As-  
samblea. = E. M. Cerán = Manuel Montalvo = C.  
Angel F. Corrajo.

En seguida la Presidencia manifes-  
tó que, debiendo el Ejecutivo enviar muy pronto  
las bases propuestas por el Sindicato Americano pa-  
ra la continuación del Ferrocarril del Sur, y sien-  
do este un asunto de urgente necesidad para el  
progreso de la Nación, convocaba para las siete  
y media de la noche á una tercera hora  
de sesión, con lo cual suspendió la presente.

## Tercera hora.

Presidencia del Sr. Abelardo Moncayo.

A la hora acordada se reinstaló la  
sesión, con la asistencia de los mismos Señores  
Diputados que concurrieron durante el día.

En seguida se leyeron y aprobaron por  
un orden los informes que á continuación se expre-  
ban:

"Señor Presidente: — Nuestra Comisión  
de Comercio é Industria teniendo á la vista la  
solicitud de los vecinos de Esmeraldas, contrai-  
da á exigir la rebaja de un cincuenta por cien-  
to en los aranceles de Aduana; opina: que debis

78  
desecharla desde que el producto de esa Aduana está ad-  
judicado a la obra del camino del Tailón, cuya impor-  
tancia es de tal naturaleza que su resultado será  
demasiado benéfico para dicha provincia. = Salvo nues-  
tro mejor criterio. = Quito Abril 7 de 1897 = Paraja = Cas-  
cones = Ontaneda = Cigular = G. Villasis.

Señor Presidente: — El Sr. Tules Con-  
sin manifiesta su intención de hacer proposicio-  
nes para construir la Aduana de Guayaquil y pi-  
de se le tenga presente en el caso de que trate la  
H. Asamblea de aceptar alguna otra propuesta.

Nuestra Comisión especial de Aduana  
opina: que debéis acceder a su solicitud y orde-  
nar se le conteste en tal sentido. = Quito, Marzo  
5 de 1897. = B. V. Torres = Carlos Concha C. = G. López  
Camilo O. Fombrade.

Señor Presidente: — En la solicitud que  
Santiago Morochón ha dirigido a la Asamblea, con-  
traída a que se perdona en parte la pena que  
se le ha impuesto por el crimen de homicidio, la  
Comisión de Justicia opina: que por ser esta atribu-  
ción del Poder Ejecutivo se debe devolver la peti-  
ción al solicitante, que ocurra a la autoridad  
competente. = Quito, Febrero 12 de 1897 = Valentín Ruiz  
Cármones G. = Camilo O. Fombrade.

Se leyeron y fueron puestos en 1ª dis-  
cusión los siguientes Mensaje del Ejecutivo y las  
bases para el Contrato del Ferrocarril trasandino  
del Ecuador:

Mensaje del Poder Ejecutivo.

Señores Diputados: — Los desengaños  
sufridos anteriormente en materia de contratos pa-  
ra la terminación del ferrocarril del Sur, han de-  
jado tal escepticismo en la opinión pública, como  
consecuencia legítima de las negociaciones ilícitas  
de los Gobiernos anteriores, que hoy es difícil inspi-  
rar plena confianza, habiendo quienes dudan aun  
de que mi Gobierno sea capaz de perfeccionar un  
contrato ferrocarrilero que convierta en hermosa reali-  
dad una de las aspiraciones más vehementes del  
partido liberal.

Y cuando falta la confianza pública,  
bien sabéis cuán difícil es restablecerla, teniendo  
que luchar con antecedentes desgraciados como los que

184  
sentaron la corrupción y la codicia de los Gobiernos de  
Caamaño y Flores.

Al iniciarse las negociaciones con el  
Sr. Archer Harman, representante de respetables  
capitalistas de Nueva York, tomé en cuenta las ob-  
servaciones anteriores, y á fin de poner á cubierto  
la honorabilidad de mi Gobierno de toda mala in-  
terpretación, nombré la Junta de la cual tenéis  
conocimiento, para que fuera ella la que cono-  
ciera de las propuestas del Sindicato Americano. Las  
primeras conferencias preludieron el mejor éxito, y á  
no ser por el alarma producido por la conjura-  
ción criminal de los enemigos de la paz y del  
progreso, que el Gobierno ha hecho abortar, le hubie-  
ra cabido á la Junta la satisfacción de llegar  
al arreglo que, después de múltiples y laboriosas  
conferencias, han acordado los dos comisionados que  
nombré una vez que la Junta resolvió disolverse.

En copia se acompañan las bases del  
contrato que ha resultado de dichas conferencias,  
y me complace prevenirlos que en ellas están con-  
templados los intereses de la Nación, concordes e  
con los medios más eficaces de hacer efectiva la  
realización del Ferrocarril del Sur, ante propuesta  
tan seria y honorable como la convenida con el  
Sr. Archer Harman. Y digo, sin embajes, se-  
ria y honorable, porque el personal que represen-  
ta el Sr. Harman es de grande responsabilidad  
en la Banca de Nueva York, como que lo com-  
ponen capitalistas millonarios de reconocidos cré-  
dits.

No se trata, pues, de especuladores  
que van á buscar Compañías para ofrecer en al-  
moneda contratos ventajosos é impracticables; no se  
trata de aventuras de bolsa de más ó menos espec-  
to. Se negocia con gente de crédito, que estima en  
mucho su buen nombre y reputación, como lo  
prueba la calidad de las firmas que figuran en  
el Sindicato.

Adás, en tratándose de un asunto de  
 tanta trascendencia, permitidme algunas aclara-  
ciones que os darán suficiente luz en vuestras  
deliberaciones.

Quando más abaguiena va la idea  
de continuar los trabajos por cuenta del Gobierno,  
consecuente con mi propósito de hacer que en to-  
do caso trasmonte la cordillera el ferrocarril, soli-

cité del ingeniero Mor. Mauller su dictamen sobre el costo de la obra de Chimbo á Sibambe, quien me contestó que no era posible hacer un presupuesto exacto mientras no estuvieran terminados los estudios de la línea, pero que calculándola desde Chimbo hasta conectar con la carretera á la altura de 2,730 metros (frente á Sibambe) en 110 kilómetros, con desviaciones, estimaba su costo en..... £ 275,000

Estaciones y material rodante para toda la línea.....	135,000
Para gastos imprevistos.....	40,000
<b>Total</b>	<b>£ 450,000</b>

ó sean \$ 2,250,000 pesos oro.

Este trayecto es el más difícil y por consiguiente el más costoso de la obra del ferrocarril de Durán á Quito. Las reparaciones de Durán á Chimbo las calcula Mor. Mauller en £ 150,000, en el supuesto que tienen que colocarse nuevos rieles y durmientes y hacerse nuevas construcciones, como también desviar una parte de la línea existente.

Desde el punto de conexión con la carretera, frente á Sibambe, hasta Quito, hay 275 kilómetros, que, con los desvíos que habrá que practicarse, puede calcularse en algo más de 300 kilómetros de línea férrea. Acerca del importe de este trayecto no tenemos ningún dato y hay que averiguarlo, pero indudablemente tiene que ser menos costoso que el de Chimbo á Sibambe, desde que los accidentes del terreno son distintos de los del difícil ascenso á la cordillera, y, además, la Compañía constructora aprovechará en gran parte de la carretera.

No debe, pues, alarmarnos el desconocimiento inmediato del costo total del ferrocarril, estando, como estamos en posesión de cálculos aproximativos, hechos por un ingeniero de fama europea, acerca de la sección más atrevida y más difícil de la empresa, y además, cuando en muy poco tiempo, conoceremos el presupuesto general de la obra; de la aceptación del cual queda pendiente el perfeccionamiento del contrato en suyo estudio váis á ocuparos.

Para mayor abundamiento de precedentes, y por cuanto en muchos domina la triste idea de que el ferrocarril rendirá pérdida al Estado, sin duda apoyados en el Informe que en Octubre de 1892 presentó el Depositario del fer-

rocaril, Dr. D. Manuel Barasti, previniendo que la explotación de la línea daba saldo en contra y ante el pesimismo que caracteriza á los enemigos del Gobierno respecto de cuanto significa progreso y riqueza, iniciados en el terreno práctico en que ha entrado la Administración actual, es timo muy del caso las siguientes apuntaciones. No es de extrañar el desequilibrio á que hace referencia el ex-Depositarario, porque era tal es estado de demoralización de los empleados del ferrocarril antes de que mi Gobierno tomara cartas en el asunto, que en vísperas de salir de Chimbo á la campaña que terminó con el triunfo de Galano, tuve que destituir al Jefe de Estación de aquel lugar, por cuanto especulaba descaradamente con los infelices arrieros, á quienes no les aceptaba carga para Durán, con el fin de obligarlos á vender á vil precio los efectos de su tráfico.

Aunque el ex-Depositarario del ferrocarril Dr. D. Manuel Barasti, fue tan infortunado, que, según su decir, los gastos excedieron á los rendimientos del ferrocarril, bastó el cambio de orden de cosas, para que con solo la influencia indirecta de mi Gobierno, sus productos de explotación de Durán á Chimbo, fuesen aumentando progresivamente y de una manera notable, según lo demuestra el rendimiento del segundo semestre del año pasado, que fue como sigue:

Julio	11,303.7
Agosto	18,247.4
Setiembre	13,377.6
Octubre	12,457.6
Noviembre	13,109.6
Diciembre	12,945.7
Total	80,841.2

Los gastos mensuales han sido, de dos mil sueros en empleados y de dos mil á tres en factoría y gastos de conservación.

Ahora que el ferrocarril va á ser administrado directamente por el Gobierno, tengo la seguridad de que con las reformas que se introduzcan para mejorar el servicio, los productos de la línea alcanzarán á treinta mil sueros, rendimientos que mejorarán más aun, una vez terminados los caminos de ferrocarril entre Rajabamba y Chimbo, pasando por Pallatanga, y el del puente á Santiago de

Quinto, que unirá a la provincia de Bolívar con el ferrocarril, en los cuales debe emprender el Gobierno, cuanto antes, merced a la autorización del Cuerpo Legislativo, a fin de aumentar la corriente de tráfico por ese lado, dándole así más vida propia al ferrocarril, y entonces el producto pasará de cincuenta mil sucres mensuales, cantidad que representa el servicio de amortización e intereses de un capital de más de ocho millones de sucres al 7%.

Cuando el silvato civilizador de la Locomotora anuncie que esta ha traspasado los Andes a la altura de Sibambe, pregonando una nueva era a los pueblos del interior, la mayor parte del tráfico y del movimiento comercial, entre la sierra y la costa, se hará por el ferrocarril, duplicándose los rendimientos, sin lugar a duda.

Y bien administrada la empresa, como tiene de ser, estará asegurado en gran parte el servicio de la deuda que va a contraer la Nación, con motivo del Contrato ferroviario que debéis ratificar; servicio que gradualmente irá siendo menos gravoso, a medida que avancen las ruedas sobre los rieles, y sellen el lazo indisoluble de fraternidad de las Ferrocarriles Andinas con las poéticas y feraces riberas del Guayas.

Las bases estipuladas en el contrato acordado por el Sr. Archer Harman, por sí y a nombre del Sindicato de capitalistas que representa, las considero convenientes para el país, y en tal convicción no dudo que las aceptaréis.

La parte más grave del problema, que aún queda por resolverse, es, a no dudarlo, el monto total del costo de la obra. Este punto es tanto más delicado cuanto que él afecta precisamente la conveniencia económica del presente, que es el que tiene que afrontar el fiel cumplimiento de todo el servicio de la deuda, durante los primeros años. Respecto al porvenir no debemos preocuparnos, desde que el ferrocarril se encargará de pagar holgadamente su costo, con sus naturales rendimientos, porque un camino ferroviario que va a atravesar una zona inmensamente rica, que va a cruzar el corazón de la República, entre poblaciones llenas de vida y repletas de elementos preciosos, en los tres reinos de la naturaleza, tiene asegurada su explotación con pingües ganancias para los contratistas, colmando a la vez al país con incalculables

beneficios.

Todo depende de que lleguemos a un acuerdo respecto al valor del ferrocarril, y si como tengo dicho, este es el punto más grave y trascendental para el perfeccionamiento del contrato, en el que va a decidirse del porvenir y ventura de la Nación, reclamamos la prolongación de nuestras sesiones, hasta tanto la Comisión científica del Sindicato termine los estudios de la vía y podamos saber el costo verdadero de la obra. Al ser excesivo, nos veríamos en el doloroso caso de renunciar, por ahora a terminación rápida de ella, tal como lo proponen Mr. Harman y sus asociados, porque las rentas del Estado no nos permitirían el sacrificio de los fuertes desembolsos de los primeros años exigibles por el contrato; pero si como creo, el presupuesto de toda la obra responde al alcance de nuestras facultades, estamos de plácemes, bien seguros de que las fuerzas económicas del país satisfarán las condiciones de un gravamen razonable para atender al exácto de la deuda, en los primeros años, mientras la locomotora bautice por primera vez con el vapor condensado de las llaves de escape de sus cilindros, el suelo de la ilustre y risueña cuna de los Shiry, que vestida de gala sabrá hacerle digna recepción al Emperador precurador de <sup>los</sup> mejores días de grandesa y prosperidad.

Al decir que en caso de un costo excesivo tendríamos que renunciar, por ahora, a la terminación rápida de la obra, debe entenderse que me refiero a la sección entre Sibambe y Quito, porque nos limitaríamos a prolongar la línea de Chimbo a la carretera, frente a Sibambe, cuyo costo, sabemos, será de menos de treinta millones de pesos oro, incluyendo reparaciones entre Durán y Chimbo y material rodante para toda la línea. El servicio de la deuda que contraiga la Nación, por solo esa parte del ferrocarril, será fácil atenderlo, sin mayores sacrificios, en la seguridad de que, tan luego como llegare a Sibambe, se ofrecerán combinaciones francamente ventajosas para emprender en la sección entre Sibambe y Quito, en condiciones ventajosas.

Una vez puesto el ferrocarril al servicio público, cesarán los compromisos forzados para el Estado, lo cual es más fácil prever, si como fijamos un poco en el movimiento comercial

que hoy existe entre el interior y la costa.

En efecto, según datos estadísticos tomados en 1892, el movimiento de carga por Babahoyo para el interior, pasa de 300,000 quintales por año, mediando en un flete de \$ 4 quintal, reportando a la Empresa del Ferrocarril Ecuadorino un producto de \$ 1,200,000. Si a esto se agrega que el movimiento de carga del interior para la costa, tiene que aumentar considerablemente para llenar no sólo las exigencias del consumo de los pueblos del litoral; en atención a la facilidad y baratura del transporte, sino también para surtir de artículos de primera necesidad a los puertos de las Repúblicas vecinas, donde los importan de lejanas Naciones con fletes relativamente caros, tendremos la base de un rendimiento progresivo del ferrocarril, en relación directa con la producción de las ricas zonas de las antiplanicies andinas, desapareciendo desde luego el triste fenómeno que hoy nos frea la Agricultura en las provincias de la sierra, como es el de rendir pérdida al año de buenas cosechas, por falta de mercado.

Como en los intereses de la Compañía del ferrocarril está favorecer el aumento de tráfico, y de acuerdo con el Gobierno fijar una tarifa protectora de la agricultura, a fin de abrir el vasto campo a la exportación de los productos de primera necesidad, el exceso de producción tendría facilidades para buscar buenos mercados en los puertos de la Costa del Pacífico con la liberación de los derechos de exportación para los excedentes.

Sin traer a la cuenta las expectativas de grandes especulaciones que operará la industria minera en la provincia del Chimborazo, incalculables serán los rendimientos de los distintos filones de otro género de explotación que brinda la Naturaleza en casi toda la región que cruzará el ferrocarril. Artículos como la nieve del Gigante Andino, la piedra pómez del Cotopaxi, las sulfataras de Siguan, y la plata nativa de Cubillín, aseguran un porvenir venturoso para el ferrocarril, proporcionándole medios de vida propia, abriendo nuevos horizontes a la industria y al comercio nacional.

Más tarde, cuando el progreso haya transformado los hoy casi incultos campos del interior en enjambre de fábricas, y los villorios y aldeas

190  
en factorías y centros industriales en toda sus aplicaciones, el Ecuador ocupará el puesto que, de antemano le ha señalado la naturaleza y el noble esfuerzo de sus hijos.

El movimiento comercial del país, proclamando entonces la efectividad de nuestra riqueza, levantará el crédito hoy abatido al grado más alto del barómetro financiero de las naciones del mundo de Colón, y entre las cimas de la prosperidad americana, nuestra patria será una eminencia.

¿Y qué podrá decirnos del engrandecimiento material que traerá consigo la corriente de inmigración, que de suyo tiene que buscar los centros apropiados a las industrias que se implantarán?

Cuanto a la riqueza pública y privada impulsada por nuevos factores nacionales, llegará a su grado maximum de prosperidad, desde que en el país circularán los seis o siete millones anuales que hoy emigran del litoral en demanda de artículos de primera necesidad, a distintos mercados extranjeros, para satisfacer las exigencias del consumo.

Como veis por la clausa 25, se ha estipulado que el Gobierno puede hacer suyo el ferrocarril en cualquier tiempo, después de terminada la obra, pagando el saldo que adeude por las acciones emitidas, lo cual implica una inmensa ventaja para el Estado, desde que no concede privilegio expreso.

Esta condición le deja expedito al Gobierno su derecho para conseguir capitales a más bajo interés y redimir la deuda del Sindicato Americano, siendo como ha de ser de suyo conveniente para los empresarios reembolsar su capital antes o del plazo fijado para la amortización, quedándoles el beneficio del período de explotación en compañía con el Gobierno, fijado en cuarenta y dos años, correspondiéndoles a ellos cincuenta y una unidades y al Estado cuarenta y nueve en los beneficios.

Este caso se ha previsto con la emisión de un stock, o sea la facultad de hacer una segunda emisión de acciones por una cantidad igual al capital invertido. En este stock se aplicarán las utilidades de la Empresa desde que las haya, y el Gobierno, como queda expresado, será partícipe con toda la suma de derechos que represente su mitad en la Administración y acuerdos de la Empresa.

Es probable que llegada la ocasión— como se presentará— de conseguir capitales al 3 3/4%, con la hipoteca del Ferrocarril, para redimir el tipo de 6% de interés y 1% de amortización, hoy estipulado, se verifique esta operación con los actuales contratistas, quienes tendrán la preferencia en igualdad de circunstancias, ante cualquier propuesta que nos brinde la oportunidad de verificar esta combinación.

Los convenidos en el período de explotación de 42 años por los empresarios, en participación con el Gobierno, porque tratándose de asuntos de puro negocio, es claro que tiene que haberse la especulación honrada del que arriesga sus capitales en una obra que importa millones. Y sobre todo, en empresas de esta naturaleza nadie trabaja sin la seguridad de un lícito y justo beneficio.

Atento el espíritu emprendedor del carácter práctico y enérgico de los norteamericanos, debemos abrigar la esperanza de que una vez perfeccionado el contrato, se iniciarán, estimulados por el ferrocarril, grandes empresas, que duermen hoy la inacción por falta de capitales, reportando todo género de ventajas para el país.

Por de pronto, la realización de la vía férrea, triplicará la riqueza de los propietarios de las provincias del centro de la República, desde que serán los primeros en usufructuar los beneficios que en todas partes producen de sus caminos ferroviarios.

El carácter de seriedad que se ha dado a las cláusulas de garantías y seguridades mutuas, obedece al espíritu de la negociación, cual es, dar plena confianza a los contratistas, garantizándoles del mejor modo el fiel cumplimiento de nuestras obligaciones, en cambio de las seguridades que exige el Gobierno para que no sean hurtados sus intereses y la obra llegue a efectuarse. Esta seriedad no entraña, pues, el menor peligro, porque impulsadas las partes contratantes por la buena fe, cada cual, en la práctica, sabrá cumplir honradamente con sus respectivos compromisos.

Para que os forméis cabal concepto del espíritu emprendedor y eminentemente activo de los empresarios, me permito dejar constancia de los propósitos del Sr. Harman, quien privadamente se propone poner el Ferrocarril en Quito en tres años de trabajos. Y ese prodigio bien puede llegar a reali-

zarse, atenta las facilidades con que cuenta con abundancia de capitales, como el Sindicato Americano, en cuya nómina constan firmas de millonarios. Además, de las bases acordadas se deduce el carácter serio y honorable que ha guiado á las partes en los arreglos del negocio, diferenciándose en todo de los contratos anteriores, que no tenían otro objeto sino el de especular criminalmente con el Tesoro Nacional.

Debéis también tener presente, que antes de acordar las bases del contrato, se han consultado los compromisos ferrocarrileros que Sindicatos Americanos han llevado á efecto en México, Canadá y los mismos Estados Unidos, por manera que nos hemos ajustado á una pauta ya conocida, con precedentes de seguro éxito.

En todas las grandes empresas lo más difícil es dar convenientemente el primer paso. No trepidemos, por lo tanto, en afrontar la grandiosa obra del Ferrocarril Trasandino, perfeccionando el contrato, cuyas bases vais á conocer, que por mi parte tengo plena confianza en el Sindicato representado por Mr. Harman, respecto á la obra gigante que cambiará en todo sentido la faz de la República. Procedamos, pues, con fe, rectitud y energía y la posteridad sabrá hacernos justicia, colocando muy en alto los nombres de los Diputados que consiguieron la Convención de 1896-1897.

Señores Diputados = Eloy Alfaro = El  
Ministro de Obras Públicas = Ricardo Valdivieso = Quito, Abril 12 de 1897.

## Bases para el Contrato del Ferrocarril Trasandino del Ecuador.

1º El Sr. Archer Harman por sí y en representación de sus asociados, se compromete á organizar una Compañía de Ferrocarril en los Estados Unidos, como también á tomar por su cuenta y á la par las acciones que se mencionan y describen en este Contrato, y proporcionar el capital necesario para construir el ferrocarril desde el puente de Chumbos hasta Quito, poner en buen estado de servicio el que existe entre Durán y Chumbos y construir además una sección desde un punto cercano á Guayaquil, en la ribera de ese la

49  
do, hasta Durán, incluyendo estaciones, terminos, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil para el uso exclusivo de la Compañía.

2.º El Gobierno del Ecuador, por su parte, garantiza el costo total del Ferrocarril con sus derechos de Aduana á razón del uno por ciento al año para fondos de amortización y el seis por ciento anual por intereses del capital invertido; valores que serán pagados al Agente Fideicomisario que se determina en este contrato.

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

Deudas consolidadas con el Banco del Ecuador y el Banco Comercial y Agrícola, amortizable en siete años. \$ 36721.08

Deudas activas con los Bancos, amortizables en dos y medio años, más ó menos, 34,533.33

Para el pago de la deuda externa. 33,333.33

Total \$ 104,587.74

Las sumas anteriores tienen prioridad por los periodos expresados, sobre la garantía constituida por el siguiente contrato; teniéndose entendido que la renta de Aduana, actualmente, es de \$ 4.000,000 al año.

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

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

194  
Compañía de Crédito, certificando la legitimidad de cada acción, las entregará á Archer Harman y asociados, en la forma estipulada en el art. 5º de este contrato.

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

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

5º El monto de acciones que deberán emitirse y entregarse por la Compañía de Crédito á Archer Harman y sus asociados, para la construcción del ferrocarril, muelles, dependencia, etc., para pagar al Gobierno del Ecuador el valor que se acuerde de las sesenta y cinco millas de ferrocarril existentes así como para el cumplimiento de todo lo que se relaciona con este contrato, será acordado entre Archer Harman y el Gobierno del Ecuador, debidamente autorizado por la Convención Nacional actualmente reunida, para fijar el monto total de dichas acciones, acordado que sea el costo de la obra. El Ministro de Obras Públi-

cas, en vista del informe del Ingeniero en jefe, quien se-  
 rá nombrado de mutuo acuerdo entre la Compañía  
 y el Gobierno, autorizará a la Compañía de Credi-  
 to para las entregas parciales de acciones a Ar-  
 cher Harman y sus asociados, de la manera aquí  
 estipulada. Las acciones que se vayan entregando, se-  
 rán únicamente las que tendrán vigentes sus cupo-  
 nes, o más claro, no ganarán interés, sino después  
 de entregadas a Archer Harman y sus asociados.  
 Esta entrega de acciones a Archer Harman y aso-  
 ciados se hará para los pagos que en seguida se  
 expresan:

1.º \$..... para pagar al Gobierno y  
 del Ecuador las sesenta y cinco millas de Ferrocar-  
 ril existentes entre Durán y Chimbo.

2.º \$..... para el costo de los estudios,  
 planos, mapas, localización de líneas, etc.

3.º \$..... para las reparaciones de la li-  
 nea entre Durán y Chimbo.

4.º \$..... para la construcción de la  
 sección del Ferrocarril entre un punto cercano a Gua-  
 yaquil y Durán.

5.º \$..... para la construcción de  
 muelles, estaciones y patios en Guayaquil.

6.º \$..... por cada milla de Ferro-  
 carril principiada entre Chimbo y Riobamba.

7.º \$..... por cada milla de Ferro-  
 carril principiada entre Riobamba y Quito.

8.º \$..... para la compra de mate-  
 rial rodante, construcción de depósitos, estaciones etc.

6.º El Gobierno del Ecuador conviene  
 en pagar a la Compañía del Ferrocarril, a  
 demás del seis por ciento anual de intereses y  
 el uno por ciento anual de amortización, cual-  
 quier déficit que resultare en los gastos de explo-  
 tación del Ferrocarril, deducida la entrada bruta  
 que produzca el tráfico de la línea, a contar  
 desde que la Compañía emprenda en los traba-  
 jos de construcción de Chimbo hacia adelante, has-  
 ta seis años después de puesto el Ferrocarril en  
 Quito.

7.º Se entiende por gastos de explota-  
 ción los que se inviertan en el pago de un Su-  
 perintendente General, de un Ingeniero Inspector,  
 de un Contador General y demás empleados in-  
 dispensables para la administración y contabilidad,  
 de los maquinistas, fogoneros, guardas, reparados

190  
res y operarios absolutamente precisos para el servicio del Ferrocarril, gasto de combustible, aceite y demás artículos de consumo diario y urgentísimos.

8.º El Gobierno nombrará un Interventor, extraño á la Compañía, para que examine y certifique la efectividad de todos los gastos que se hagan por la empresa, la cual se obliga á franquilearle los libros, facturas, planillas y demás documentos originales, necesarios para la comprobación que debe hacer el Gobierno, á fin de conocer el verdadero costo de los gastos de explotación.

9.º Todos los materiales, enseres, herramientas y útiles que se requieran para la construcción, explotación y conservación del Ferrocarril, como tambien los aparatos y materiales indispensables para las líneas telegráficas y telefónicas de exclusivo uso de la Compañía del Ferrocarril, se introducirán al país libre de todo gravamen fiscal y municipal.

Toda propiedad del Ferrocarril, ya sea mueble ó inmueble, será tambien exenta de todo impuesto fiscal y municipal durante el término de este contrato; y los empleados de la Compañía estarán exentos del servicio militar obligatorio por igual periodo de tiempo, excepto el caso de guerra internacional.

10 La Compañía de Crédito (Crust C.º) durante la construcción del Ferrocarril, informará al Gobierno semestralmente acerca del número de acciones que le hayan sido entregadas á Archer Harman y sus asociados por cuenta de la construcción de la obra, y de acuerdo con las órdenes que trasmite el Ministro de Obras Públicas de acuerdo con el Ingeniero en Jefe. El Gobierno pagará á dicha Compañía de Crédito los cupones aplicables á dichas acciones y lo que le corresponda al fondo de amortización.

11 Todas las entradas ó productos del Ferrocarril se invertirán como sigue:

1.º En los gastos de explotación y conservación de la línea.

2.º El saldo se aplicará, 1.º al pago del uno por ciento de amortización, 2.º al pago de intereses del seis por ciento anual y 3.º el sobrante se dividirá por partes iguales entre el Gobierno y Archer Harman y sus asociados.

La inversión que antecede continua-

19  
rá haciéndose hasta que el monto pagado por la Compañía al fondo de amortización y las sumas entregadas por el Gobierno, por el mismo concepto, con interés compuesto, asciendan a una suma igual al valor de las acciones. Otra vez que la Compañía de Crédito haya cubierto el pago de las acciones y sean entregadas éstas debidamente canceladas al Gobierno del Ecuador, las utilidades netas del Ferrocarril se dividirán por iguales partes entre el Gobierno y Archer Harman y sus asociados durante el término de este contrato.

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

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

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

14 El Gobierno dará la preferencia a la Compañía, en igualdad de condiciones, respecto a terceros, para la explotación de las minas de carbón y otros minerales, de acuerdo con las leyes sobre la materia, en cuanto se refiera a minas que se encuentren dentro de veinte mi-

190  
llas de cada lado del Ferrocarril en toda su extensión.

15 El Ferrocarril estará concluido dentro de seis años, desde la fecha de este contrato, perdiendo de lo contrario, Archer Harman y sus asociados todos los derechos y acciones, inclusive el depósito de los quinientos mil pesos oro americanos de que trata la cláusula 12ª y que se destinaron al pago de las sumas invertidas en la parte de la línea puesta al trápico. Si el atraso en la conclusión de las obras proviene de que la Compañía ha estado impedida de cumplir el contrato por efectos de revolución, guerra internacional, o interrumpidos los trabajos por fuerza mayor, como catástrofes naturales, será prorrogado el plazo en estos casos, por cinco veces más del tiempo que dure la interrupción.

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

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

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

19 La tarifa del ferrocarril, por fletes y pasajes, se fijará de acuerdo entre Archer Harman y el Gobierno del Ecuador, debiendo formar parte integrante de este contrato.

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

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

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

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

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

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

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

A la expiración de los cuarenta y tres años de explotación, estipulados en la cláusula 17, y después de haber pagado el Gobierno las cantidades que le correspondan, de acuerdo con este

200  
contrato, Archer Harman y sus asociados traspasarán su inversión y uno por ciento de acciones al Estado, libre de todo gravamen.

26 En cualquier tiempo podrá la Compañía emitir un Stock de igual valor al capital invertido, correspondiendo el cuarenta y nueve por ciento al Gobierno y el cincuenta y uno por ciento á Archer Harman y sus asociados, Stock que representará las utilidades en el periodo de este contrato.

27 Las diferencias que surgieren entre las partes contratantes, serán resueltas por árbitros nombrados por las partes, y en caso de que éstas no pudiesen convenirse, se nombrará un tercero quien dividirá la cuestión sin lugar á apelaciones.

28 La oficina principal de la Compañía se radicará en Nueva York, sin causar gastos al Gobierno, y la oficina General en Guayaquil, con sucursales en los lugares donde lo exija el buen servicio de la administración.

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

30 Este contrato se considerará vigente, para las obligaciones estipuladas, una vez que se haga el presupuesto del costo total de la obra y éste sea aprobado por el Gobierno y Archer Harman y sus asociados.

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

32 Los avalúos y pago de intereses y fondos de amortización se estipularán en

oro americanos, debiendo verificarse dichos pagos en Nueva York, a la Compañia de Credito, que será el agente fideicomisario.

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

34 El Gobierno del Ecuador autoriza a Archer Harman y asociados para traspasar este contrato con los mismos derechos y las obligaciones y seguridades aqui estipuladas, para los transferidos.

35 Este contrato, antes de ser obligatorio a las partes, será sometido a la deliberación y aprobación de los Dces. George Rowley, P. Cooper, Herritt, E. H. Power Farr, y si éstos hicieren algunas observaciones, o renusaren aceptar algunas cláusulas o condiciones, las pondrán en conocimiento del Gobierno en el término de ciento ochenta días fijos, quien contestará aceptándolas o rechazándolas dentro de sesenta días de recibidos los pliegos, a menos que no se llegue a un nuevo acuerdo. Rechazada este se tendrá por subsistente el contrato.

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

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

37 Se entiende que Archer Harman y sus asociados son los siguientes capitalistas:

- Stewart Coats.
- Douglas Robinson.
- P. Cooper Herritt.
- Charles R. Lee.
- E. H. Powers Farr.
- John R. Struyversant.
- G. Hope Norton.
- Geo Rowley.
- W. E. Reilbreth.
- M. Thompson.
- Archer Harman.
- P. Dumont.

Quito, Abril 10 de 1891. = El Ministro

de Obras Públicas = Ricardo Valdivieso = Archer Harman.

La Presidencia señaló el día miércoles 14, para la 2.ª discusión; y nombró a los Pres. Córdova, Carbo, Enríquez, Pareja, Penaherrera y Yépez para que, asociados, presenten el respectivo informe.

Además, como el Sr. Coronel observara que el Sr. Dr. Córdova se encontraba enfermo, la Presidencia designó en su reemplazo al Sr. Cueva, sin perjuicio de que aquel forme parte de la Comisión cuando le fuere posible.

El Sr. Penaherrera, pidió que se recabara oficialmente del Ministro del ramo el informe emitido por la Comisión creada en esta Capital con el objeto de que estudie la propuesta del ferrocarril del sur; y los Pres. Cueva y Cerón, exigieron que para la 2.ª discusión se cite al Sr. Ministro de Obras Públicas, a fin de que concurra a la sesión.

— Cerrado el debate pasaron a 2.ª las susodichas Bases.

Se levantó la sesión.

El Presidente de la Asamblea,  
H. Moncayo

El Diputado Secretario,

ARCHIVO

El Diputado Secretario,

Celiano Morge

Sesión ordinaria del 13 de Abril de  
1897

Primera hora.

Presidencia del Sr. Abelardo Moncayo.  
Concurrieron los Pres. Aquilán, Bondade (C. V.), Bondade (M. N.), Bondade (P.), Bonraro, Arellano, Bayas, Ruíz, Carbo, Cevallos, Cisneros, Cordero, Coronel, Cueva, Egas (A.), Egas