

tado desde que fuese aprobado y firmado legalmente este contrato? Aprobese en seguida la adición acordada por la Comisión ocasional, así como el art. 4º, habiendo advertido el H. Polít. (R.) que no había sanción para la falta de cumplimiento; y contestado el H. Pács que este se hallaba suficientemente asegurado con lo dispuesto en el art. 27.

Siendo ya las 4 de la tarde, el H. Señor Presidente suspendió el debate y levantó la sesión.

El Presidente,
Juan León Merc.

El Secretario,

Manuel M. Pács

26

Sesión del 24 de Julio

Abierta a las doce y media del día, asistieron a ella los H. H. Sres. Presidente, Vicepresidente, Acosta, Aguilas, Badilla, Cárdenas, Espinel, Fernández Córdova (Antonio), Fernández de Córdova (José), García Prout, Sr. G. González, Sr. León, Ortaiza, Morales, Pács, Paredes, Polít. (F.), Polít. (R.), Portilla, del Pozo, Rivera y Zamarrigo.

Aprobada que fué el acta de la sesión anterior, se leyó y aprobó el siguiente informe de la Comisión de Legislación:

Carrito. Sr. El Dr. Manuel Vega se excusó a los Congresos del año pasado y del presente, fundándose en la causal legítima que alegó, y estas excusas no contienen la renuncia del cargo de Secador, porque en ellas se expresan y determinan las Legislaturas a las que no debía concurrir, sin desparendese del derecho

de aciertas a las futuras, si quisiera suerbo, que es lo que conatituye la renuncia, diferenciandola de la simple excusa. Por tanto, nuestra Comision de Legislacion es de parecer que el D^or. Vega conserve su caracter de Senador de la Provincia del Aquay, y que lo conservara hasta que termine en los casos señalados por la Ley. En este sentido debe contestarse al Ministerio de lo Anterior, que ha sometido este asunto a la decision de la H. Camara del Senado. Levito, a 22 de Julio de 1886 - Gomez de la Torre - Portilla - H. Polit Espinuel - Jose Frantz de Cordova.

Incontinenti se puso al despacho el Proyecto de Contrato para el ferrocarril del Pacifico, cuya 3.^a discusion se suspendiera el dia anterior. Releido el art. 4.^o, ultimo aprobado, el H. Polit (R) insistio en que debia sancionarse alguna sancion para el caso de no terminarse la obra dentro del plazo estipulado.

El H. Portilla: "En la Comision Ocasional ya se discutio bastante este punto: la sancion que reclama el H. preopinante se ha determinado en el art. 24, por el cual los contratistas deben indemnizar con la parte de la obra concluida, los danos y perjuicios que ocasionare al Gobierno la violacion de cualquiera de las bases estipuladas. Me parece, pues, que si atendemos a las perdidas que sufriran los empresarios con el abandono o retraso de la obra, se halla mas que bien asegurada la terminacion de esta". El H. Espinuel dijo, que la pena por la falta de cumplimiento se expresaba ya en el art. 3.^o, a lo cual contesto el H. del Pozo que dicho articulo se referia al caso de no empezarse la obra dentro del tiempo estipulado, y ahora se trata del no concluirse aquella oportunamente. Hecha la mocion por el H. Polit (R), con apoyo del

H. Portilla, fué aprobada en estos términos: Que al art. 4º se agregue el inciso siguiente: "Caso de no cumplirse lo estipulado en este artículo, caducará el contrato."

Respecto del art. 5º n.º 1º; el Sr. Polit (F) hizo notar que era demasiado indeterminado, debiendo ser todas las bases de un contrato precisas y concretas. El Sr. Paeg contestó que no era posible en este caso la determinación, pues dependía de las necesidades del tráfico, de la conveniencia futura que aun no se conocía; a lo cual replicó el Sr. Polit (R) que no era posible dejar al antojo de una sola de las partes, como es el contratista, el pagar de aquella conveniencia. Aprobado el núm. 1º y leído el 2º, el infrascrito Secretario observó que, según ley de la República, en todo acto legal debían calcularse las medidas conforme al sistema métrico decimal, y que en el presente contrato unas veces se lo seguía, y otras el sistema inglés. El Sr. Polit (F): "Facil es hacer la reducción; pero el ancho de la vía me parece demasiado exiguo; yo proponía que fuese de 5 m. 20." El Sr. Portilla: "No podemos cambiar estas bases técnicas del contrato, sin cambiar el precio. Los empresarios se comprometen a construir un ferrocarril de vía angosta y no uno de vía ancha. Las personas con quien he averiguado el particular no han podido decirme la diferencia de esta y aquella. Vuelvo a repetir que está en el propio interés de los empresarios el hacer la obra de la manera más conveniente, pues con sus rendimientos deben ellos pagarse. Respecto del sistema de medidas, éste es un contrato especial y los contratistas se atienen a su sistema propio; así como los negociantes norteamericanos estipulan siempre en sus negocios el pago en oro americano." El Sr. Polit (Fernando) He pedido que la vía se ensanche algo más, porque es bien sabido que en vías demasiado angostas

la seguridad de los trenes es mucho menor, aumenta la oscilación y el desequilibrio de los vagones, y se hallan de consiguiente más expuestos los viajeros. Por lo demás, el aumento en los gastos es insignificante. El Sr. Páez: "Véase lo que se dice en el contrato con el Sr. Kelly: nada se ha quejado de él y con esa base podemos proceder sobre seguros." Púsose en receso la S. Cámara para dilucidar esta cuestión con el empresario, y terminado el receso, no habiendo moción alguna, se aprobó el n.º 2.º del art.º 5.º, aclarándose que los tres pines ingleses equivalen a un 915.

En el n.º 3.º que también fue aprobado, el Sr. Polib (Fernando) recordó que el máximo de la graduación en el contrato con el Sr. Kelly era de 3%.

Aprobados los n.ºs 4, 5, 6, y 7, en el 8.º se acogió la indicación de la Comisión, respecto de la forma T de los rieles, y por sugerencia del Sr. Polib (F.), con asuencia de la Comisión, se fijó el peso de los rieles en 50 libras por yarda lineal, atendiendo a la resistencia que debían tener.

Se aprobaron los n.ºs 9, 10, y 11, habiendo manifestado el mismo Sr. Senador que todas estas bases eran indeterminadas, y que el contrato se hacía por completo indefinido.

Respecto del n.º 12, indicó el mismo Sr. Senador la necesidad de fijar siquiera el número de locomotoras y carros que se especificaban en el contrato del Sr. Kelly. El Sr. Costilla: "No podemos regirnos, en este contrato, por las bases del que se aprobó en el Congreso de 1885: son dos contratos enteramente distintos. En el de Caguachi se le paga al empresario desde un principio con rentas de la Nación; y en éste el Erario no desembolsa nada, y el contratista debe pagarse con la que produzca el mismo ferrocarril; Com"

carros á fijar el número de locomotoras y de carros si depende exclusivamente del tráfico más ó menos considerable de la vía? Estas son cuestiones meramente económicas de la empresa, y no podemos legislar sobre ellas. Sobre todo me llevo yo de esta regla: Los empresarios tendrían mucho interés en que esté bien servida la empresa, puesto que de allí depende el pago de su capital. El Sr. Polit (F): No me fijo tanto en el servicio de la línea, pero, si algún día, mediante Dios, volviera el ferrocarril á poder del Estado, ¿quién se entregaría á este? Los empresarios podrían muy bien entregarle una locomotora y un vagón: lo que deseo es, pues, que se fije el número del material rodante que debe entregarse por la empresa al Gobierno. En cuanto al argumento principal del Sr. Portilla, advertiré que el empeño de los empresarios se pondría, quizás tan solo, en cubrir sus intereses, ya no en amortizar su capital, al fin de conservar indefinidamente el ferrocarril. El Sr. Paredes dijo que pertenecía á la Comisión, y que no le parecía conveniente fijar el número de los carros, pues si había más de los necesarios para el tráfico, ¿quién se haría con los sobrantes? Fue aprobado el n.º 12, lo mismo que el n.º 13.

En lo tocante al 14, que también fué aprobado, el Sr. Polit (F) dijo que de propósito se dejaban todas estas condiciones en terminos vagos é indefinidos, lo cual acarrearía mil desacuerdos posteriores: el Sr. Paredes contestó que no podía obligarse al empresario á que hiciese los diamantes con igual anchura en las partes de roca que en las de terreno nuevo.

Al tratar del n.º 15 el Sr. Señor Presidente pidió alguna explicación á los miembros de la Comisión. Fue aprobado el n.º 15 y en seguida los n.º 16 y 17 del art. 5.º

Pasándose al art. 6.º el Sr. García Doncel

con apoyo de los H. C. Paredes y Fernandez-Córdova (Antonio) hizo la moción de que en dicho artículo se exprese que las tropas del Gobierno serán conducidas gratis. El Sr. autor de la moción advirtió que en un principio convenio el empresario en conducir gratis las tropas del Gobierno. El Sr. Portilla contestó: 'En la Comisión ocasional se ha discutido bastante este punto; el empresario pedía que por las tropas se pagase la mitad de la tarifa común; finalmente, consintió en que sólo se pagara el cuarto de la tarifa. Nótese bien que este pago no perjudica al Gobierno, pues la cantidad que erogase con este objeto entra a formar la suma de amortización de su deuda. Lo único que se quiere es evitar los abusos a que daría margen la conducción gratuita de las tropas'. Fue aprobada la moción y con ella el art. 6°.

En el art. 7°, que asimismo fue aprobado, se agregó, según lo indicado por la Comisión, si telefónica, después de telegráfica.

Se aprobaron los artos 8° y 9°, suprimiendo en este último la última parte que dice: diclia casa de aduana B.

Antes de discutirse el art. 10°, se concedió un momento de receso, para que se preparase el acuerdo entre los H. H. Senadores. Terminado el receso, el Sr. Acosta manifestó que la Comisión ocasional había convenido con el empresario en que se hiciese constar en el art. 10° que el pago se haría exclusivamente con las rentas enunciadas, entre las que debe entrar el producto del ferrocarril. El Sr. Polit (R) pidió que se leyera la parte del informe de 1875 sobre el ferrocarril de Yaguachín, del cual resulta que 44 kilómetros 540 metros han costado \$ 349.460 pesos, sencillos 87 centavos. El Sr. Polit (Fernando) insistió en

que el máximo que podía pagarse por cada kilómetro era el de \$ 25'000: además de las razones expuestas anteriormente, dijo me apoyo en un dato que acaba de darme el Sr. For. Ministro de Hacienda; el hierro está tan barato en Norte América que su precio es casi tan vil como el de la leña: El Sr. González: Por más que hemos hecho los miembros de la Comisión, el empresario no quiere rebajar un centavo de los \$ 24'000. No debemos fijarnos demasiado en los datos que nos suministra la construcción del ferrocarril del Yaguajay: las circunstancias son demasiado distintas. Aquel ferrocarril se construyó con el auxilio de un puerto rico, poblado y opulento: el que hoy se trata de empezar, recorrerá selvas desiertas y frías, sin auxilio ni comodidad de ninguna clase para la empresa. El contrato del Sr. Kelly, casi no se discutía y en éste se oponen y se resuelven nuevas dificultades en cada artículo. Tenemos, pues, la garantía de que se habrá dado después de maduro examen; pero por lo que hace al precio debemos aceptarlo, de otro modo es irrealizable el ferrocarril: El Sr. Portilla: Ni ahora ni en el año pasado he podido saber de fijo si el precio es o no barato o caro. Solo sé que el empresario dice que no puede comprometerse a hacer lo que no podrá cumplir; y por menor de los \$ 27'000 no pone su firma en el contrato. Al fin y al cabo es más barato que el ferrocarril del Sr. Kelly, a quien se le pagan \$ 29'000 por kilómetro: El temor que yo abriga es el de que no se realice esta obra, no el de que sea muy gravosa para la Nación: El Sr. Espinosa advirtió que en el art. 10.º debían comprenderse todas las rentas, con que se pagaba la empresa; y el Sr. Portilla que el pago se hacía trimestralmente en la aduana y mensualmente en el ferrocarril.

Votado el artículo por partes resultó aprobado en los términos siguientes: -

Décimo. El precio de la obra será veintisiete mil sucres por cada kilómetro de la línea férrea, con el seis por ciento de interés anual en moneda de plata o su equivalente, y se pagará exclusivamente: con el producto líquido del ferrocarril, de la aduana que se establezca en el puerto de San Lorenzo y los derechos de puerto y muelleaje. Dichos pagos se harán al fin de cada tres meses con el producto de la aduana, puerto y muelleaje de San Lorenzo, y al fin de cada mes con el producto del ferrocarril. El administrador de la aduana estará obligado a entregar los productos líquidos de ella a los contratantes, sin necesidad de más orden del Gobierno.

El art. 11.º se substituyó con el propuesto por la Comisión ocasional. El 12.º se aprobó sin modificación, y en seguida, por indicación del H. Sr. Presidente, la H. Cámara agregó otro, tomado del contrato del Sr. Kelly; que dice: "El Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar los trabajos de construcción de la línea, a cuyo efecto nombrará un ingeniero de su confianza, autorizado para hacer en el lugar mismo de los trabajos las indicaciones que crea convenientes."

Por último, se aprobó todo el art. 13; y siendo ya las tres y cuarto de la tarde, se levantó la sesión.

Juan Leon Mera Manuel M. Pallá

Sesión del 26 de Julio

Se abrió a las doce y media del día, concurrieron los H. H. Pres. Presidente, Vicepresidente, Acosta, Aguirre, Badilla, Cárdenas, Espinosa, Fernandez Córdova (A), Fernandez de Sotomayor (Yor), Garcia Prunet, Idrovo, Gonzalez, Martin, León, Riquelme, Morales, Pérez, Polít (H), Polít (R), Cor...

D. 25
27