

447/
Judicial tocar en Riobamba, si
así juzgaban conveniente el Gobierno
no y la empresa; y que por lo
mismo no había razón para exas-
perarse.

A lo que el Sr. Rodríguez
replicó: Precisamente se trata
de hacer que desaparezca en el con-
trato la contingencia, de si llega-
rá o no al ferrocarril, a Riobam-
ba; y así en virtud de las razones
ya expresadas, debe rechazarse la
modificación, señalando como pun-
to extremo del ferrocarril preci-
samente la ciudad de Riobam-
ba.

Cerrado el debate y
aprobada la moción, el Hono-
rable Rodríguez pidió constan-
cia de su voto negativo.

Terminó la Sesión.

El Presidente
Carlos Garza



El Secretario.

Miguel de Vaca

111/

Sesión extraordinaria del 14 de Agosto.

Presidencia del H. Excmo. Sr. Arce.
con los H. H. Gangueta, Aguirre, Alvarez
Arteta, Mellan, Barba Rizon, Barceiro,
Colina, Demarquetti, Fernandez, Estensalde,
Jiménez, Leon, Lizasoain, Maldonado,
Mallo, Martín Zamora, Morera, Mu-
noz Vera, Oliva Leon, Ortega Aparicio,
Ortega José Miguel, Sarriena y el mi-
nistrado Secretario.

Leída y aprobada el acta de
la sesión precedente, continuó la
discusión de la base 32ª de la pro-
puesta del Sr. Delart para la con-
strucción del ferrocarril del Duero.

El H. Sr. Fernandez con apoyo del
H. Sr. Morera, hizo la siguiente moción
-que debatida entre los H. H. Estensal-
de, Fernandez, Martín Z., Muñoz V.
Ortega A., Morera y Leon, no lle-
gó a votarse por haberse retirado
su apoyo el H. Sr. Morera: "No el Go-
bierno con respecto a esta".

Fue aprobada la base 32 con
el siguiente aditamento, propuesto
como moción por los H. H. Leon
y Ortega José Miguel: "No el Gbo.
será por su parte responsable de
los daños y perjuicios que resultan
en la empresa de no poderse en-
tregar la línea de Duran a Lebenda".

La moción fue impugnada por los
H. H. Stivalde, Muñoz V. y Demarquet.

Habiéndose negado la moción hecha por el H. H. Malo con apoyo del H. Ochoa Leon, fue aprobada la siguiente formulada por la Comisión de Obras Públicas: A la base 33 añá- dese un inciso 3º que dice: "En garantía de la obligación estipulada en los dos incisos precedentes, la Sociedad depositará en el Tesoro designado al efecto por el Gº, la suma de 100.000 francos, que con sus respectivos intereses, acumulados durante el lapso de los 50 años, será restituida a la Sociedad luego que ésta cumpla con la antedicha obligación en todos sus partes. Los 100.000 francos de esta nueva garantía se deducirán del 1º dividendo que corresponde entregar a los empresarios según la base 25ª."

La base 34ª se aprobó con la indicación propuesta por el H. Casares de que donde dice "el Gobierno" se ponga "la Nación". Así mismo en las bases 35 y 36 en vez de las palabras "aprobación o interesados" se dice, "respectivamente, "Sanción y súbitos."

A propuesta de la antedicha Comisión se aprobó las siguientes bases 37: Sin perjuicio de

las disposiciones generales sobre la resolución de los contratos, la falta de cumplimiento de cualquiera de las cláusulas del presente, o la suspensión del trabajo de la vía férrea por seis meses consecutivos, causará la caducidad de la concesión, que será pronunciada por los árbitros y notificada al concesionario.

La disposición anterior no tendrá efecto en el caso de sufrir retardo la ejecución de los trabajos o de interrumpirse la explotación por fuerza mayor debidamente comprobada.

Base 38ª. El Poder Ejecutivo de acuerdo con el dictamen de los Jueces de ambas partes, fijará todo lo relativo a "Especificaciones, material restante del presente contrato."

Los Hbles. Malo y Ortega (D. M.) hicieron la siguiente moción que fue acogida: "Que los puentes de hierro que existen construidos en la línea de Chiriquí a Sibambá no querrán incluidos en el cómputo de los \$50,000 por kilómetro sino que abonará la empresa por ellos su valor real."

Puesta a discusión la siguiente moción hecha por el H. Juanes Venegas con apoyo del H. Borrero: "A la base 6ª añáguese el siguiente inciso. La designación que en esta base y en las demás del contrato se hace de

144/
Riobamba como segunda terminación de
la línea férrea, no se entenderá pre-
cisamente de la ciudad sino del lu-
gar designado por el Excmo. de acuer-
do con los Yagueros, ya sea dentro
del recinto de ella, ya en sus inme-
diaciones; el Sr. Rodríguez dijo: Sr.
Presidente, La modificación propuesta
por el Sr. Muñoz V. para que en
la contrata de Delator, no se entienda
como punto extremo del ferrocarril
del Sur, precisamente la ciudad de
Riobamba, sino el lugar que el Go-
bierno de acuerdo con la empresa se
indica, no es aceptable bajo ningún
aspecto; porque además de estar en
fuerza con los artículos aprobados
y en los que se determina expres-
amente, que el ferrocarril se hace del
puerto de Chimbo á Riobamba: esto
es, á la ciudad; ya que no es posible
entender de otro modo esa designación,
es incuestionable, de que aun conside-
rando por este solo lado la modifi-
cación, es contraria á una base substan-
cial del contrato que estando aprobada
hace dos sesiones no puede hoy ni ser
considerarse. Pero no es este solo el fun-
damento para que la modificación
no sea aceptable; sino que, es ajeno
de duda el inconcuso principio, de
que los caminos son para las po-
blaciones; de otro modo no tendrían

15/
razón de ser; y entonces, no se comprende
de porqué se quiere hacer que el ferrocarril
no llegue a la Capital del Centro
bucarro, y se cometa un gravísimo error
como el que se efectúa cuando el tra-
bajo de la carretera, dejando aislada
a una de las más importantes pobla-
ciones del Ecuador. Mas no solo es esto,
sino que hasta previniendo de las
potenciosas razones enunciadas, motivos
especiales de conveniencia que el ferrocarril
debe llegar indudablemente
en Riobamba, ya que solo así, en
un centro de las condiciones de esa
ciudad podrá dar los rendimientos
que corresponde, para que esa obra
sea provechosa a la Nación; de otro
modo, -- Si la línea fuera materia
del contrato que se discute, va en
cierto modo, huyendo de las prin-
cipales poblaciones interandinas, no tiene
su aun objeto en que se haga punto
que desaparezca el principal móvil
de este camino, que es poner en co-
municación la Costa con la Capital
de la República, al propio tiempo,
que con las ciudades del interior, que
como Riobamba se encuentra al trán-
sito, ya que solo así, se obtendrá
el fin que es consecuencia de una
vía como la que nos ocupamos, y
solo de este modo será aceptable
el sacrificio que debe hacer el País.

para la construcción del ferrocarril del Sur.

En esta parte, de estas consideraciones, y atendiendo a que la razón única para la modificación, es el temor de que entrando el ferrocarril a Riobamba no pudiera volver a continuar al Norte, o que la línea resulte muy dispendiosa, es innegable, que de su parte, la no aceptación de la modificación en referencia, porque de los estudios que varios veces se han hecho al respecto, por competentes ingenieros, aparece que el ferrocarril tocando en Riobamba, pueda continuar perfectamente y sin incommunidad alguna hacia el Norte, por el camino de San Cayetano o por la cuenca del río para ir de allí a la del Patate hasta por uno de esos afluentes llegar a la ciudad de Ambato; de modo que solo quien no conoce la localidad donde se encuentra la Capital del Chimborazo puede temer que la llegada del ferrocarril a esta ciudad, ofrezca el menor obstáculo para la continuación definitiva de esta línea.

Los Honorables Señores Muñoz Veraza y Leon, manifiestan que la modificación no excluye el que el ferrocarril