

pueda ocupar el ferrocarril en el transporte de tropas, cuando sea necesario, pagando la cuenta parte de los derechos; el 2.º concediendo a la Empresa el uso del telégrafo entre Ibarra, Quito y Guayaquil, durante la construcción de la obra y sólo para asuntos relativos a ella. Con estas modificaciones, nuestra Comisión opina que debéis aprobar la contrata, salvo el dictamen de vuestra sabiduría. Quito, a 19 de Julio de 1886. Pedro Rafael, Obispo de Ibarra. Portillo J. F. de Córdova. Acosta



Con lo que, a las tres y media de la tarde se cerró la sesión.

El Presidente,
Juan León Mera

El Secretario,
Manuel M. Polít

22

Sesión del 20 de Julio

A las 12 y 1/2 del día, se abrió con asistencia de los HH. Pres. Presidente, Vicepresidente, Acosta, Aquilino, Baidillo, Cárdenas, Espinosa, F. Córdova (A), J. de Córdova (J), García Troncoso, Sr. González, Sr. León, Sr. Morales, Páez, Paredes, Polít (F) Polít (R), Portillo, del Pozo, Rivera y Sarmiento.

Después de aprobada el acta de la sesión anterior, dióse principio al 2.º debate del proyecto de contrata para el ferrocarril del Pacífico, punto con las indicaciones hechas en la Comisión general, y las presentadas por la Comisión ocasional nombrada para que se entendiese con el empresario.

Antes de empezarse la lectura, el Sr. Polít (R) expresó que no había firmado el informe por haber disentido de sus H.H. Colegas en puntos esenciales; y como no había tenido conocimiento de que iba a presentarse, no había traído por escrito su voto salvado, pero lo manifestaría verbalmente en el curso del debate.

Pasaron en seguida a 3.ª discusión, sin repaso de ninguna clase, las bases 1.ª y siguientes hasta la 9.ª inclusive con sus respectivas indicaciones. Leída la base 10.ª el Sr. Polít (R) dijo: Este es el artículo sobre el cual debemos meditar detenidamente porque en él se encierran muchos peligros para la Nación. Se ha dicho y repetido que el ferrocarril no le cuenta nada a la República; esto, desde luego, se presenta como una paradoja, que empresarios extranjeros vengan a colocar sus capitales en nuestros ferrocarriles, sin la seguridad de reembolso. Pero después de reflexionar algun tanto, he visto que lo que, en apariencia, seduce a algunos H.H. Senadores es la idea de que por ahora, la Nación no gasta nada; actualmente no hay puertos en San Lorenzo, ni aduanas que produzcan rentas; mas cuando los haya, cuando comience el pago del ferrocarril, esas entradas van en detrimento de las rentas que produce la aduana de Guayaquil, y andando los tiempos éstas se reducirían a la mitad; y el Estado se vería en el conflicto de no poder subvenir a sus necesidades más urgentes y premiosas. Porque es de notarse que, si llega a abrirse el ferrocarril de Barra, por esa vía se surtirán cuatro o cinco provincias que representan cerca de la mitad de la población; se me dice que el comercio de las provincias meridionales de Colombia se hará todo por este nuevo camino; esto no es exacto, porque el Gobierno de aquel país cuidará muy bien de impedirlo para que no se diamante la introducción por sus propios puertos; ahora mismo, sin ferrocarril, la aduana colombiana del Caschi no deja pasar del Ecuador a Colombia, libros de derechos, sino las producciones o

manufacturas ecuatorianas, y recarga con fuertes contribuciones las mercaderías extranjeras; y aun las recargaría más, caso de abrirse la vía férrea, y no había la importación a Colombia, de que se nos habla. Yo no me opongo a esta idea, soy el primero en reconocer la necesidad de vías de comunicación y las ventajas de los ferrocarriles; pero pido que se medite y no se proceda a ciegos. De igual manera recibí en el arreglo de la deuda nacional a los tenedores de bonos ingleses: se les asignó una parte de las entradas de aduanas, y después el contrato resultó tan oneroso, que ya iba concurrendo los recursos del tesoro solo en el pago de intereses; en terminos que el Sr. García Moreno se vio precisado a preguntar al Gobierno Inglés si apoyaría las reclamaciones de los tenedores ingleses, caso de suspenderse el contrato: y ese Gobierno se lo respondió favorablemente, después de consultar a los abogados de la Corona, contesto que no prestaría su apoyo, por ser lesivo el contrato, que aquí sin embargo se estimó, y se está por encima. En otras partes, se consultan comisiones entendidas: entre nosotros se tiene por inútil, inoportuno y superfluo el parecer de hombres competentes, lo que, si no son sabios de primer orden, se conocen por lo menos más de cerca las cuestiones de que se trata. Estas son algunas de las razones que tengo para solicitar que se pondere algo más este asunto; no abriga empeño la esperanza de convencer a los J. H. intermedios de la D. contracta; pero deseo, si, manifestar mi conciencia y salvar mi responsabilidad. El Sr. Espinel: "Judica si la absoluta necesidad de poner algún límite al derecho de los contratistas: después de algunos años, San Buenaventura, por su ventajosa situación y su cercanía al canal de Panamá será el primer puerto de la República; y no es posible dejar todas sus rentas en poder de estos empresarios, con perjuicio inmenso de la República; debe fijarse la cuota que en la renta aduanera les ha de suponer."

El Sr. Polit (F): Haga la indicación de que el precio del kilómetro se reduce a \$ 25 000; el Sr. Finlay se convino en ello, en una conferencia privada que tuvo conmigo; si bien es cierto que después lo negó; y habiéndole yo hecho presente que lo dije delante de mí, se excusó, alegando que bien podría haberse escapado, por el poco conocimiento que tiene del castellano. Ahora bien, dicho Sr. se sienta ya en los \$ 27.000, por el entusiasmo, ansioso de que mira poseídos a los H. H. Señadores que sostienen la Contrata. Fingase en cuenta que al Sr. Kelly no se le dieron sino \$ 5.900 por kilómetro, para un ferrocarril mucho más difícil que éste, pues igual recorre precisamente el mismo censo de la Cordillera; éste se extiende por más de la mitad, en terrenos planos y el resto, según lo aseguran los mismos indabureños es un declive suave que no presenta ninguna dificultad; fuera de esto, se acuerde que al Sr. empresario se le entregarán los terrenos y muchos materiales, como durmientes y otros, de balde, sin que le cuesten un centavo; si todo esto se frustra, se verá que el precio es caro en demasía. Haga un buena obra el ferrocarril, pero excógete los medios que no sean perjudiciales para la Nación. El Sr. Cortilla: Si se fijara un precio distinto del acordado con el contratista, o se le imponen todavía otras condiciones, el ferrocarril no se hará: esto es sencillo. El Sr. Finlay ha dicho que no puede rebajar de los \$ 27.000. no es el Congreso quien ha de fijar el precio. Hay mucha exageración en decir que los rentas de la República van a disminuir de tal modo, que la mitad de ellas pasará a manos de los contratistas; habría ciertamente algún desfalte si el ferrocarril no sirviera sino para la importación de mercancías extranjeras; pero su objeto es más bien el de la exportación de nuestros productos. Si no se da salida a las provincias del interior para que exporten las producciones de su agricultura, la República se quedará estacionaria. Además, aumentándose la exportación, como se bien sabido,

crecerá proporcionalmente la importación, y con ella las rentas de la aduanas; en términos que el costo del ferrocarril sea ampliamente compensado. No es muy exacto que el consumo este relacionado con el número de los habitantes; es preciso atender á su riqueza; así la sola ciudad de Guayaquil puede ser que consuma más que algunas provincias de la sierra. Yo no creo, por cierto, que los empresarios tienen á regalar nos el ferrocarril; pero sí, que no sale por ahora nada de las arcas del fisco; después el ferrocarril se irá pagando con el aumento de rentas que el número ocasiona.

El Sr. Polít. (R.): "Para que no se crea que me opongo sin motivo á este Proyecto, recordaré como se procede en otros países, más adelantados que el nuestro en esta materia. En Francia, cuando se pide una conceción de ferrocarril la solicitud es primera examinada por la Comisión técnica de puentes y calzadas; luego, la estudia detenidamente la Comisión mixta compuesta de representantes de diversos intereses comprometidos en la nueva obra, intereses de la agricultura, el comercio, la industria, la estrategia militar. &c. Y después de este examen previo, aprobada la contrata, se concede el uso de la nueva línea á tal ó cual Compañía, por cierto número de años, después de los cuales, vuelve aquella á ser propiedad del Estado; y así no se gravan las rentas públicas ni se compromete el porvenir de la Patria. Preferiría que se entregase el ferrocarril del Pacífico á los empresarios, aunque sea por diez años, antes que asumir una responsabilidad que no se sabe cuándo tendrá fin. Si esta contrata es tan ventajosa, como se dice, ¿por qué no firmó el Presidente de la República el contrato por referendario, á que estuvo autorizado? Porque sin duda, descubrió muchas dificultades y peligros, y por eso no quiso comprometer su nombre y su responsabilidad, antes de salvarlos con el fallo

anteriores de la Legislatura. Nosotros queremos festinarlo todo, aun sin comprender bien el alcance de algunas de las cláusulas, me atrevo á decirlo, porque no es vergüenza confesar su ignorancia en ciencias especiales que uno no ha estudiado. La teología, la jurisprudencia, la literatura, que se hallan tan dignamente representadas en esta H. Cámara no bastan para decidir sobre esta especie de asuntos. Aquí en el Ecuador la enseñanza de las matemáticas sublimes y de las ciencias prácticas que de ellas se desprenden, sólo comenzó á darse en la Escuela Politécnica, cuyos discípulos, actuales Profesores del Instituto de Ciencias Físicas, repeto, aunque no sean sabios, son más competentes que nosotros en estas materias. No me duelen, ni por un momento, del patriotismo de los H. H. sostenedores de la contrata; pero no se lo niegue á los que la impugnamos, el patriotismo nos exige que aseguremos los intereses de la República y no obremos con precipitación. Esto lo hicieron, aun algunos propietarios senadores de Ambabusa, que recibían de este contrato, consecuencia del anterior que llamaban de los perfiles y que no dejó de costar bastante á la provincia. No me opongo al contrato en sí, pero pido que se reflexione algunas y no se admitan bases peligrosas para el porvenir de la Nación.

X El Sr. Acosta: 'Solo me limitaré á hacer algunas pectificaciones, reservándome discutir el asunto en el 3er debate. Me admira que se hable de una cosa que no tiene fin en este mundo; esto no se concibe en la región de las abstracciones. En cuanto á la línea férrea tiene dos extremidades, es decir su principio y su fin; y en cuanto al pago está limitado por el precio que se fija en la contrata. Creo que no se puede decir con justicia que la H. Cámara proceda á ciegas en este asunto: los términos de la contrata son obvios y sencillos; y las dificultades que se presentan versan menos sobre puntos científicos que sobre problemas económicos, para

cuya resolución estoy seguro que es muy competente los H. H. Senadores, tanto lo que sostiene como lo que impugna el Proyecto; Sobre qué podríamos informarnos el Instituto de ciencias? Hoy no se trata de abrir un camino por regiones desconocidas; el trazo de Barra al. Pailón ha sido recorrido mil y mil veces y ha fijado la atención de casi todos nuestros Gobiernos. La dirección y el terreno son, pues, ya perfectamente conocidos. Hicésemos hincapié en los peligros de este nuevo ferrocarril y no se quieren ver sus ventajas, ventajas que el abrirá a la agricultura y al comercio una zona fríasísima donde prospera a maravilla y espontáneamente el cacao, que hoy es nuestra principal fuente de riqueza. Solo con la apertura de esta nueva vía férrea, duplicaría el valor de la propiedad de Imbabura; ¿podría decirse que, aumentando de este modo la exportación y la propiedad territorial, disminuirían las rentas del país? Más que compensada se hallaría la pequeña misma de las rentas aduaneras de Guayaquil; Quién más capaz de conocer los intereses del país que el inteligente, ilustrado y probo Jefe del Gobierno? Pues él no ha dicho a los miembros de la Comisión de Comercio y Fomento que si es cierto que la aduana de Guayaquil vería disminuirse en algo sus entradas, el provecho que reportaría la Nación de esta nueva vía férrea había de ser infinitamente superior. El contrato que se presenta a esta H. Cámara ha sido estudiado con mucha detención por el Excmo. Sr. Caamaño, en varias conferencias que tuvo con los empresarios, él lo juzga bueno y útil para la Nación, aun más ventajoso que el del Sr. Kelly, y basta esta seguridad para desvanecer los escrúpulos de algunos H. H. Senadores. El puerto y el camino del Pailón han sido siempre el sueño dorado de

Los pueblos del Norte: si llega á realizarse será la felicidad no sólo de aquellas provincias sino de toda la República.
 Cerrada la discusión paró á 2^a el art. 10, y luego todos los demás hasta el último, con las siguientes advertencias: del Sr. Portilla, respecto al art. 23 para que se actúe el sentido de la palabra Anejidades, á fin de que en ellas no se comprenda la Aduana de San Lorenzo; y del Sr. Póit. (F) para que el transporte de las tropas del Gobierno sea gratuito.

Después de un rato de recess, fué aceptada la excusa del Sr. Dr. Rafael Pío, Senador principal por Loja.

Excmo. Sr. - En 29 de Mayo ppdo. elevé á esa Hon. Cámara la excusa, como Senador de esta prov. para no concurrir á las sesiones del actual Congreso, plenamente justificada con el certificado de dos facultativos. No dudaba de que, entregada en esta oficina, la comunicación que contenía dicha excusa, llegaría seguramente á su destino; mas, he sido sorprendido con una noticia de que no ha sido presentada ni en la Secretaría de esa Hon. Cámara, ni donde fué dirigida, ni en la del Consejo de Estado. Instruido este Admin. de carecer del probable extracto de aquella comunicación, se ha dirigido al Sr. Admin. gral, manifestándole su inculpabilidad, y pidiéndole sea transcrita un oficio á esa Hon. Cámara si fuere necesario. Por lo que á mi toca, Excmo. Señor, fiel cumplidor de la ley y acatando los derechos del respetable Senado de la República, al cual he tenido á honra pertenecer, no he podido ni querido postergar el cumplimiento de tan sagrado deber. He anticipado mi excusa á la instalación de esa Hon. Cámara, y si no ha sido oportunamente presentada, ha sido por causa, en que no he intervenido.

mi voluntad. = Por lo expuesto, reproduzco dicho es-
cusa, fundada en graves padecimientos físicos que,
según el dictamen de los facultativos, tomaban
un carácter demasiado grave, con una dila-
tada marcha. Excmo. Sr. - Loja, 7 de Julio
de 1886. Rafael Riofrío -

Sejóse el informe de la Comisión de Legis-
lacion, y fué a 3^{er} debate el Proyecto en referen-
cia. Sr. - Son fundados los motivos que ha
tenido presente la Cámara de Diputados para auto-
rizar la enajenación de un pedazo de tierras en
la placeta de la Recolectora de Sto. Domingo de
esta ciudad; por lo mismo, otra Comisión de
Legislacion opina que debéis aprobar el Proyecto
que con tal propósito os ha pasado era H. Cámara.
Quito, a 20 de Julio de 1886.

Por último, a las dos y media de la
tarde, se levantó la sesión.

El Presidente,
Juan Leon Mora.

El Secretario,
Manuel N. Páez

Sesión del 24 de Julio.

A las 12 y 3/4 del día se abrió bajo la presidencia
del Sr. Mora y concurrieron a ella los H. H. Sr.
Vicepresidente. Acosta, Aguilar, Badillo, Cárdenas, Espi-
nel, Fr. de Córdova (A), Fr. de Córdova (F), García Dora,
Sr. González, Sr. León, Loayza, Morales, Páez,
Pérez (F), Pólit (R), Portilla, del Pozo, Rivera
y Zambrano.

Aprobada que fué el acta de la sesión,