

EL NACIONAL.

DIARIO OFICIAL.

NUEVA SERIE.—AÑO XI. }

Quito, martes 2 de Agosto de 1887.

} NUM. 265.

CONTENIDO.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES & Oficio del Señor Dr. José Ventura Traveset: acepta el nombramiento de Vicecónsul del Ecuador en Granada.

MINISTERIO DE HACIENDA.

El Señor Santiago Montjoy, ciudadano de los Estados Unidos de América, denuncia como terrenos baldíos los comprendidos entre el río Casacay y el sitio denominado Pitagüiyac en la provincia del Oro.—Decreto del Señor Gobernador.—Informe del Señor Teniente Político de la parroquia del Pasaje.—Decreto del H. Señor Ministro de Hacienda.

CONGRESO CONSTITUCIONAL DE 1887.

Cámara de Diputados.—Actas de los días 7 de julio, ordinaria y extraordinaria.

EL NACIONAL.
NO OFICIAL.

Neurología.

Ministerio de Relaciones Exteriores &

Viceconsulado de la República del Ecuador en Granada.

Excmo. Señor:

Con gran satisfacción he recibido la atenta comunicación de V. E., fecha 30 de Octubre último, participándome haber sido nombrado por el Excmo. Señor Presidente de esa República Vicecónsul *ad honorem* del Ecuador, en Granada. Y debo manifestar á V. E. que acepto ese alto honor con placer inefable y profundo reconocimiento; pues si hoy para todo español, de levantado pensamiento, puede ser grata la representación de un Estado de la América Latina, por cuyo engrandecimiento tan vivamente nos interesamos, ha de serlo mucho más, si cabe, para el que tiene la honra de dirigirse á V. E., como hijo de esta Ciudad de Granada, cuyo nombre se halla tan estrechamente unido al interesante recuerdo histórico del grandioso descubrimiento del Nuevo Mundo; y más especial y extraordinariamente viéndolo en aquella honrosa distinción de esta República tan ilustre como gloriosa.

En cumplimiento, pues, de la legislación consular vigente, renjo respetuosamente á V. E. mi juramento de guardar, en el desempeño de dicho cargo, la Constitución y las Leyes de la República del Ecuador, por cuya prosperidad y florecimiento dirijo á Dios mis ruegos, á la vez porque guarde la vida de V. E.

Granada, 8 de Diciembre de 1886.

Excmo. Señor.

Dr. José Ventura Traveset.

Excmo. Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador.

Es copia.—El Subsecretario, *Honorable Vázquez.*

MINISTERIO DE HACIENDA.

Sr. Gobernador de la Provincia: F. Santiago Montjoy, ciudadano de los Estados Unidos de la América del Norte y vecindado en esta Provincia; á U.S.,

en debida forma y conforme á derecho expongo: que conforme al derecho que concede la ley de 7 de Diciembre de 1875, sobre enajenación de terrenos baldíos, tengo á bien denunciar como tales los comprendidos entre el río denominado Casacay y el punto llamado Pitagüiyac, que sigue al que pretenden comprar los Sres. Dres. José Ochoa León y Benjamín A. Lozano. En esta virtud, ocurro á su integridad, para que se sirva elevar esta mi representación al Ministerio de Hacienda, á fin de que se me adjudique un lote compuesto de doscientas hectáreas, mediante el valor que ofrezco entrar en Tesorería, conforme á lo preceptado por la misma ley citada antes, para lo cual se servirá ordenar que el Sr. Teniente Político de la parroquia del Pasaje informe sobre si es verdad que los expresados terrenos pertenecientes á su jurisdicción son baldíos y no están poseídos por persona alguna.

Para conseguirlo,

A U.S. suplico que se sirva proveer en los términos de esta solicitud por ser arreglado á derecho.

Machala, Julio 4 de 1887.

F. St. Montjoy.

Gobernación de la Provincia.

Informe el Sr. Teniente Político de la parroquia del Pasaje, acerca de la solicitud anterior.—Machala, Julio 4 de 1887.

J. F. Corvera.

El Secretario de la Gobernación, *Adolfo Benjamín Serrano.*

Señor Gobernador:

Amadeo Alba Teniente Político de la parroquia del Pasaje, en obediencia al decreto que precede, informa: que á pesar de las distintas versiones que hay respecto de si los terrenos denunciados pertenecen ó no á esta jurisdicción, todo lo que sí puedo asegurar es: que los terrenos á que se refiere la anterior solicitud, son baldíos y que no habia en posesión de ellos persona alguna. El asunto puede decir á U.S. en arreglo á la verdad y conforme á los datos recibidos de personas dignas de crédito vecindadas en este lugar. Pasaja, Julio 7 de 1887.

A. Alba.

Ministerio de Hacienda.—Quito, Julio 22 de 1887.

Admítase la presente denuncia y publíquese en el periódico oficial.

Salazar.

Son copias.—El Subsecretario, *Gabriel Jesús Núñez.*

Congreso Constitucional de 1887.

CÁMARA DE DIPUTADOS.

Sesión del 7 de Julio.

Asistieron los HH. Presidente, Vicepresidente, Arizaga, Barriga, Carrasco, Crespo Toral (C.), Coronel, Dávalos, León, Freile, Gálvez, Gómez Jurado, H-

dalgo, Jaramillo, Landívar, Ledesma Zavaleta, Manrique, Madrid, Noboa, Ortega, Paredes, Palacios, Pino, Proaño y Vega, Rivera, Ruiz, Salazar, Sánchez, Sevilla, Samaniego, Uquillas, Velasco (A), Velasco (N.), Villagómez y Vinuesa.

Aprobada el acta, se leyó un oficio del Presidente del Tribunal de Cuentas, por el cual pide que se considere las reformas á la ley de Hacienda indicadas por el Tribunal y que constan del documento V de la Memoria del Ministerio de Hacienda; pasó al estudio de la misma Comisión encargada de presentar el proyecto de reformas á la indicada ley.

Luego dióse cuenta con el siguiente informe. Excmo. Señor.—Vuestros Comisiones 1ª de Legislación y 1ª de Obras públicas han examinado el proyecto de ley relativo á la construcción de caminos en las provincias del Sur, y creen que debéis aceptarlo á discusión, menos en la parte relativa á los caminos de Cuenca á Machala y Naranjal, respecto de los cuales existen leyes anteriores, que hacen innecesarias las disposiciones del proyecto en cuestión. Tal es el parecer de vuestros comisiones, salvo el más ilustrado de la H. Cámara. Quito, Julio 7 de 1887.—Arizaga.—Freile.—Coronel.—Sánchez.—Noboa.

Puesto á discusión el proyecto á que se refiere el informe, pasó á 3ª discusión. Sometida á tercer debate la propuesta que hace el Sr. Marco J. Kelly para la prolongación del ferrocarril del Sur hasta frente á la ciudad de Guayaquil y leído el art. 1º con la modificación hecha por la respectiva Comisión, el H. Vicepresidente dijo: no me anima ningún interés por la obra de cuya propuesta vamos á ocuparnos, pues no la considero necesaria para el país sino de puro lujo; y lo creo, porque tenemos que fijarnos en que hay ferrocarriles que son necesarios y otros que no lo son. En segundo lugar, debemos atender, de preferencia, á otras obras de más importancia para el país. De otro lado, no son favorables las proposiciones que hace el empresario; y yo estaré por la contrata, si sólo se garantizará el interés del 6 1/2 % sobre los productos del ferrocarril, porque es obra que producirá más del 6 1/2 %; y aún querría que se le aumente al empresario el número de años, para que usufructúe la empresa. Así, pues, deseo que previamente se discuta este punto, para poder tomar en consideración las demás bases del contrato. En consecuencia y con apoyo del H. Coronel hizo la siguiente proposición: "Que previamente se discuta el art. 14 de la contrata del Señor Kelly".

El H. Madrid: "El art. 14 es indudablemente el más importante en el contrato que vamos á discutir: ya he manifestado mi opinión respecto á la utilidad de la obra, aunque haya negado que es absolutamente necesaria, agregaré que estoy vivamente interesado en su realización y en esto creo que está de acuerdo esta H. Cámara; pero diferimos, Excmo. Señor en la condición que establece el referido artículo, porque yo la creo muy gravosa á la Nación, y preferiría más bien que el Empresario construya con sus recursos y explote por 99 años la línea, ó cualquiera otra proposición que alivie á la Nación de compromisos que pesarán terriblemente en el porvenir: es por esto que votaré por la moción del H. Vicepresidente". El H. Landívar estuvo por la proposición, porque en todo contrato cada una de las bases forman un conjunto regular que se relacionan entre sí, y como el art. 14 abraza toda idea general de la propuesta, debe discutirse 1º dicho artícu-

lo. Cerrado el debate, fué aprobada la proposición.

A continuación el mismo H. Sr. Vicepresidente con apoyo del H. Coronel propuso: "El empresario construirá de su cuenta el ferrocarril que es materia del presente contrato; y el Gobierno le garantizará la utilidad del 10 % del interés anual sobre el valor de la obra concluida, á juicio de peritos nombrados y previa presentación del presupuesto. El empresario gozará de los productos de la línea durante 20 años, aunque dichos productos excedan al tipo del interés señalado".

Puesta á debate, el H. autor de la proposición, la retiró, manifestando que no tenía objeto someterla á discusión, por cuanto no habia acuerdo sobre su contenido, con la parte contratante, y porque esperaba que la Cámara desechara el contrato, en su totalidad. Consultada la H. Cámara, consintió en que se la retire. En consecuencia continuó la discusión del art. 14 con las modificaciones propuestas por la Comisión. Entonces el H. Madrid dijo: Excmo. Señor: mi opinión es ya bien conocida por esta H. Cámara y no obstante repetiré que: estimo como el que más las ventajas y utilidad de un ferrocarril donde quiera que se construya; pero en el caso presente no reconozco que sea de necesidad urgente, y por lo mismo creo que la Nación, presupuesta la abrumadora situación del Erario, no puede ni debe emplear ingentes sumas en la proyectada empresa, teniendo como tenemos otras necesidades urgentes é imprescindibles: ya he dicho que el tráfico entre Guayaquil y Yaguachi está bien servido por la vía fluvial, y aún diré que mejoraría por la del ferrocarril, más desgraciadamente no estamos en condiciones de poder mejorar lo bueno careciendo de recursos hasta para implantar lo que es absoluto y urgentemente necesario; si la empresa quisiera aceptar alguna de las muchas proposiciones que se han hecho durante el proceso, estaría la dificultad salvada; pero es muy duro resignarse á pagar \$ 600.000 y las utilidades de 20 años por una obra que, según me ha informado, fué presupuestada, en la época de García Moreno, en la suma de 250.000 ó 280.000 pesos. Yo no soy competente para estimar valores de ferrocarriles, pero sí diré que me parece caro el precio de \$ 28.000 más ó menos, por kilómetro, en un terreno casi llano y blando, sin más accidentes que estos pequeños de fácil reparación. El Sr. empresario nos dice que la obra es sumamente importante y que beneficiará á la Nación; en el mismo sentido han ocurrido los HH. Sres. que lo sostienen, por consiguiente debo deducir que será muy productiva, como en efecto lo creo, y siendo así tengo una razón más para votar contra el artículo que nos impone la obligación de pagar muy caro por una empresa que desde el primer año que se la dé al tráfico, producirá un 12 % ó más.

El H. Rivera: Una vez reconocida la importancia y utilidad de la obra por los HH. preopinantes, pudiera bien abstenirme de demostrar su conveniencia, pero debo fundar mi voto en el informe que he tenido el honor de suscribir con mis HH. colegas de la Comisión, y por esto me permitiré hacer algunas reflexiones para desvanecer fuundadamente las opiniones contrarias que he oído. Se ha dicho muy bien por la prensa que fué un error haber comenzado el ferrocarril en Yaguachi y no en Guayaquil. Pueba de esto que el ferrocarril de 70 kilómetros entre Yaguachi y Chimbo, que ha costado al país talvez dos millones de pesos, no ha

producido un desarrollo agrícola proporcionado a la región que atraviesa. Ese ferrocarril ni parte de los centros de producción, ni llega al centro más importante del consumo, y por consiguiente no es un elemento desarrollador de la industria. El vaporcito que encuentran los productos de la sierra y los pasajeros en Yaguachi, es una parte integrante de aquel sistema de transporte, tan integrante como los carros del mismo ferrocarril; y cabéndole y llenándole al vaporcito los 3 ó 400 bultos que han constituido el contenido de dos carros se ocurre preguntar, qué desarrollo cabe, ni qué incremento en la producción, ni qué ensanche en el tráfico, servido el país por un ferrocarril que solo tuviera 2 carros de carga, y á más de la carga tuviera que amontonar á los pasajeros dentro de esos mismos carros. Y qué otra cosa es lo que sucede con el vaporcito? La observación diaria en Yaguachi lo está diciendo: vienen con una carga que no basta para llenar el vapor, ó traen tal cantidad, cuando han acudido á Chimbo los productos interiores, que no puede el vapor llevar toda la carga, y una gran parte se queda allí hasta el día siguiente y para la hora que la marca permite, lo cual traducido á tiempo hábil, quiere muchas veces decir una pérdida de dos días para el comerciante interiorano, con el consiguiente perjuicio á sus intereses, cuando no á su salud en un clima que notoriamente no es el más favorable para él.

De notarse es que lo grueso del tráfico del interior deja totalmente á un lado el ferrocarril, cuyo servicio es imperfecto por las razones que he puntualizado, es decir porque no va á Guayaquil; ese tráfico desciende á la costa por la vía de Babahoyo, por caminos coincidentemente malos, y por qué? porque en Babahoyo el vivandero de la sierra encuentra como hacer plaza y realizar sus productos, preferiendo dejarse explotar y escamotear por los *chigeros* para regresarse precipitadamente á mejor clima. Con el ferrocarril prolongado hasta á diez minutos de distancia de Guayaquil, el vivandero llegará á esa ciudad, que es el verdadero objetivo del productor, en menos tiempo de lo que se consume por vapor entre Babahoyo y Guayaquil, y cinco horas después de realizado sus efectos, sin la abrumadora intervención del *chigero* desalmado, podrá estar de nuevo, sino materialmente en su casa, si en su clima natural. Guayaquil es el objetivo neto del que va de la sierra, con algo que vender en la costa; aquel es el emporio donde á la vez que vende, hace sus compras, y fuerza es convenir en que lo lógico, lo práctico, comercial y socialmente hablando, lo urgente si se quiere sacar al comercio del interior de la máquina neumática en que lo tiene oprimido la imperfección del servicio de comunicación, es esta prolongación del ferrocarril á Guayaquil. Tal como ella existe hoy, es algo como si se hiciera el viaje por 70 kilómetros en un corcel veloz, para andar lo demás del viaje montado en los lomos de un buey.

El H. Uquillas: Oí decir al H. Vicepresidente que el ferrocarril de que tratamos no es necesario; yo no sé de que necesidad nos haya hablado S. S.: si de la metafísica, es claro que ninguna obra es necesaria; pero si se habla de necesidad social, es evidente que el ferrocarril es absolutamente necesario porque aumentará la riqueza nacional. En esta virtud, noto una contradicción en lo espuesto por el Sr. Vicepresidente, pues dice que el ferrocarril producirá grandes sumas de dinero; pues si ha de producir riqueza positiva, no comprendo cómo se diga que no es ni útil ni necesario; y si el ferrocarril ha de proporcionar riquezas al país, señárennos criminales ante la Nación sino pusieramos todo empeño para llevarlo á cabo. El H. Madrid dijo que el Sr. García Moreno había estudiado el punto por donde debería ser tratada de llevar la línea férrea, y que de sus cálculos resultó que á lo más podía costar 250,000 \$.

Esto no es exacto, pues si bien el Sr. García Moreno concibió la idea, nunca llegó á esos cálculos; y si no quisiera que el Sr. Madrid me diga con que documentos prueba su aserto? No me explico cómo el H. Madrid

haga los argumentos que le hemos oído para decir que es mucho lo que el empresario pide por la obra. Damos al Sr. Kelly el interés del 6% y el después de 20 años entregará el ferrocarril que vale \$ 500,000. El voto de la Comisión acepta la propuesta del Sr. Palau, á quien le da también el mismo interés del 6% y además 99 años de exclusividad y ya se ve que entre los 20 años que pide el Sr. Kelly y los 99 del Sr. Palau hay una diferencia de 79 años. Actualmente Colombia ha contratado muy cara la construcción de un ferrocarril con sindicato anglofrancés. El Perú ha empleado también inmensas sumas en ferrocarriles y no hay Nación de Sudamérica que no acometa esta clase de empresas.

El H. Gálvez: No puedo, Sr. Presidente, guardar silencio ante un asunto tan importante y que quiere decir no sólo la ventura de la provincia del Guayas, sino de la República toda; así es que, dejando á un lado mis opiniones particulares como Diputado, por la provincia de Guayaquil, sólo quiero manifestar que no he oído ni una sola opinión en contra de este contrato que precisamente al realizarse nos traerá el mejoramiento moral y material de la República. Ya lucidamente se ha probado que el ferrocarril es útil, necesario y conveniente al país, y por lo mismo sólo quiero que conste que, como representante del Guayas, no he sido indiferente al tratarse de su suerte futura, y que, siguiendo el concepto general, deseo, con todo el interés que puede animar á un ecuatoriano amante de su patria, que se facilite obra tan importante.

El H. Madrid: Refiriéndome á lo expuesto por el H. Sr. Rivera que me ha precedido, debo decir que los obstáculos que actualmente pueden estorbar la navegación en el río Yaguachi "son debidos á la falta de policía en ese río, y desaparecerán con el trabajo de algunos días y la ayuda de una Draga"; en cuanto á los ejemplos de otras Naciones que nos ha puesto por delante, me limitaré á observar que, si el Perú ha empleado inmensas sumas en ferrocarriles estériles y ruinosos, al fin se ha visto obligado á abandonarlos, nosotros que no tenemos mineras ni salitre no podemos imitarle. Si nuestra hermana Colombia paga muy caro un ferrocarril, tendrá sus razones para ello; pero nosotros no debemos ni podemos pagar diez por lo que vale cinco. Con respecto á lo expresado por el H. Sr. Gálvez, haré notar á S. S. que no impugno la obra materia de la presente discusión, y lo acepto, me intereso en que se realice, pero deseo que esto se haga en condiciones menos gravosas á la Nación. En cuanto á la indicación de que debemos interesarnos por la provincia que, sin solicitar yo, ni merecerlo, me ha honrado con su representación, me permitiré observar que en esta H. Cámara no debemos tener en cuenta sino los intereses generales de la Nación, y que á pesar de esto, tratándose de las más urgentes necesidades nacionales no he tocado las de nuestras pobres provincias del interior, y sólo he hecho mención de las de Guayaquil: "Agua potable" y "Canalización", por cuyo efecto la Municipalidad del Guayas se ha dirigido al presente Congreso solicitando facilidades y recursos, que harán desaparecer las dos únicas causas de esa mortalidad espantosa que diezma frecuentemente nuestra población. Actualmente el Senado discute esa solicitud, y cuando se presente en esta H. Cámara, yo alegaré por ella con todas mis fuerzas porque la considero de grande y urgente necesidad pública; siendo esta una de las principales razones que me hacen desear que la Nación no comprometa sus rentas en obras de menos importancia.

El H. Noboa: Cuando se dió la 2ª discusión al proyecto que hoy en 3ª se discute y que trata de la prolongación del ferrocarril del Sur, se hicieron algunas objeciones acerca de la conveniencia de esa línea, objeciones que creo de mí deber desvanecer, ya que como miembro de la Comisión de obras públicas, he suscrito el informe que se ha presentado á la consideración de esta H. Cámara.

En primer lugar se ha manifestado que

el contratista del nuevo ferrocarril que es el mismo del de Yaguachi á Sibambe, no dará cumplimiento al contrato anterior y desatenderá el completo esa línea, por atender á la nueva; y que como empresario quebrado desea tomar á su cargo este nuevo negocio para resarcirse de los perjuicios que le ha causado ó que le cause la línea que hoy construye. Este argumento, me parece, Sr. Presidente, que carece de verdad, de justicia y de imparcialidad. De verdad; pero que hasta ahora no se ha manifestado por el Señor Kelly la más leve duda de que no cumplirá en el tiempo señalado, y porque los trabajos emprendidos, demuestran que ha hecho lo posible para quedar bien con su compromiso de justicia, porque el Ingeniero nombrado por el Gobierno para inspeccionar los trabajos y valorarlos, ha presentado al Poder Ejecutivo un luminoso informe, en el cual demuestra, que el Sr. Kelly ha hecho los trabajos y ha invertido más de lo que produce la renta de sales; y de imparcialidad porque sentados estos dos antecedentes que á todos luces son verdaderos, no podemos menos de reconocer que inculpar al contratista es obrar sin lealtad, y desatender la palabra pública.

Otro argumento que se ha creído de gran peso, es que la prolongación del ferrocarril, refluje sólo en beneficio de la costa y que de ella no sacarán provecho alguno las otras provincias.

Yo no sé, Sr. Presidente, si debe desatenderse una obra de utilidad y necesaria, en razón de que sólo una provincia es la beneficiada, sobre todo, cuando esa provincia es la llave de la República, el lugar de abasto, el punto de consumo y su capital la más importante en lo relativo á comercio. Esto bajo un punto de vista, que por otro lado, no he podido llegar á comprender la razón que se tiene para suponer que la prolongación del ferrocarril no favorece á las provincias del interior, que con esta nueva vía, tendrán más facilidad para el tráfico de personas y mercaderías, y disminución de fletes y pasajes; y no se diga que esta facilidad y esta disminución, no es razón suficiente para apoyar el proyecto, porque ella es la causa principal para el fomento de las líneas férreas; de otro modo, fácil sería seguir el sistema hasta aquí conocido; los de la costa seguiríamos trasportándonos por vapor y los del interior usando sus conocidas cabalgaduras.

Se ha dicho también; la Nación está en bancarota; su crédito decayó; no hay recursos con que atender á esta obra. Esta declaración, Sr. Presidente, es poco honrosa para nosotros y mucho más cuando no es verdadera.—Verdad que las circunstancias especiales, por las que viene pasando el tesoro público desde 1883, no le dejan desahogo para emprender en muchas y necesarias obras, pero esto no es razón suficiente para publicar que la Nación está en bancarota.—En cuanto á su crédito, felizmente Sr. Presidente, se halla bien cimentado, pues nunca ha tenido más facilidad el Gobierno para encontrar fondos que en la época presente, sin embargo de que los trastornos políticos deberían haber sido causa suficiente para alejar de las arcas públicas los capitales de nuestros compatriotas.

Además, consideremos que este ferrocarril va á construirse con capitales propios y que el Gobierno sólo va á pagar el rédito módico de un 6% ó sean \$ 30,000 al año que bien puede distraerse de su presupuesto general y aplicarlo á esta obra. De este modo llegará después de algunos años á tener línea propia que le dará pingüe renta, ya por el producto de ella, ya porque contribuirá á aumentar la riqueza del país. La nueva línea férrea y todas las que se construyan serán para el Tesoro una verdadera caja de ahorros donde depositará anualmente una cuota insignificante, en comparación á la utilidad y beneficio que estas líneas le darán más tarde, cuando sean de su propiedad.

Un H. Colega, argumentó también mucho en contra de esta línea, pero su argumentación se redujo á lamentaciones y á quejas contra el beneficio que va á reportar Guayaquil; quejas que le llevaron hasta el extremo de llamar á los habitantes de su provincia, hijos desheredados

de quienes nada se les da.

No hay razón, Sr. Presidente, para recoger esta queja; Guayaquil es grandísimo centro de comercio, pero esto lo debe á su situación topográfica y al trabajo constante y asiduo de sus hijos, y no encuentro razón para que se levanten exclamaciones, porque esa ciudad se halla en mejores condiciones que otros lugares de la República. Tiene ella la culpa de haber sido fundada en un lugar tan privilegiado? La tienen sus habitantes por haber nacido en ese suelo, y consagrarse al trabajo?

También se hizo notar á esta H. Cámara que si sólo los cantones del Guayas y Yaguachi se van á beneficiar con esta línea, debe ser costada por las respectivas Municipalidades. No es verdad, Sr. Presidente, que sólo esos cantones se van á beneficiar, la Nación entera y muy en especial las provincias del interior, ganarán con la prolongación de esta vía; pero aun considerando que el beneficio mayor estuviera para esos dos cantones, no creo que son las Municipalidades las llamadas á costearlo, porque sentado este principio, debemos aceptar como conclusión que ninguna línea debe ser costada por la Nación, sino con las rentas de las Municipalidades cuyos cantones une.

Como argumento de consideración, se ha puesto también el que se va á arruinar al empresario de la navegación fluvial. Esto carece de exactitud: 1º porque la navegación fluvial queda libre: 2º porque no es la carrera más productiva para la Empresa, que lo comprueba mandando sus peores vapores: 3º porque en lugar de hacer esa carrera hará la del paso del río; y 4º porque la navegación de Guayaquil á Yaguachi es hoy difícil á causa de los bancos de arena que se han formado en este último punto. Esto prescindiendo que la utilidad y el beneficio que reporte la Nación toda, debe anteponerse á empresas particulares.

Si admitimos el antecedente de que se arruinarán los empresarios debemos admitir que no debe nunca construirse líneas férreas, ni á Quito, ni á Cuenca, ni á otros puntos importantes de la República, ya que la construcción de esas vías traería por consecuencia la ruina de los que especulan en arrendar bagajes y también el de los pobres arrieros que caerán del trabajo que hoy les sustenta.

Estas observaciones las he hecho para fundar mi voto acerca del artículo que se discute y me reservo á tomar parte en la discusión de los demás.

El H. Hidalgo manifestó que no debía considerarse el ferrocarril como una obra voluntaria, ya que no era de puro lujo ó recreo, una vez que, concluido, representará un capital fijo que quedará en beneficio de la Nación; y que obras como ésta que aumentará las entradas fiscales, que dará ensanche al comercio y abrirá las puertas á la inmigración extranjera, no pueden ser consideradas como de puro lujo, sino al contrario, de gran utilidad para la República; y el H. Paredes que si la consideración de la penuria del Erario le hacía ver el principio con tedio este asunto, habiendo después meditado con detención, y habiendo parado mientes en el concepto de los altos funcionarios y personas que entiendan bien de la materia, ha inclinado su ánimo en favor de la Empresa, porque juzga ser un deber de conciencia apoyarla para su realización.

El H. Arias: Tratándose de una obra nacional, es indispensable tener en cuenta los intereses generales; y yo estaré con mi voto en contra del artículo que se discute y en contra del proyecto en general, porque, en mi concepto, la obra de que se trata es inoportuna y no consulta las conveniencias nacionales. Concedo que la línea de Yaguachi al Recreo sea de alguna utilidad para Guayaquil, de mucha utilidad para los propietarios de Yaguachi, y de mucha utilidad también para los empresarios de la vía; pero nadie me convencerá jamás de que ésta satisfecha por el pronto una verdadera necesidad nacional. Y cuando hablo de necesidad, Sr. Presidente, no lo hago en el sentido metafísico de que nos ha hablado el H. Sr. Uquillas; hablo únicamente en el sentido económico. Entiendo por aque-

cesidad económica, algo así como el síntoma de una imperfección en las condiciones de la vida humana; el conocimiento de un obstáculo por vencer, para avanzar en el camino del progreso; y entendido, además, que para juzgar con acierto en esta materia, es preciso colocarse en un punto de vista enteramente relativo. ¿Cuál es, pues, la verdadera imperfección de nuestras condiciones económicas y comerciales; cuál el verdadero obstáculo que se opone a nuestro perfeccionamiento material, social y político? No son, por cierto, los pequeños inconvenientes de nuestras vías fluviales; son las barreras que la cordillera opone a la fácil y libre comunicación de los pueblos del interior con las costas; y es este el punto al cual debemos consignar nuestra atención preferente. Tiene ya conocimiento esta H. Cámara de otras propuestas dirigidas a satisfacer las verdaderas necesidades de que trato, y si, pobres como somos, no estamos en condición de emprender a un mismo tiempo en multitud de mejoras, por útiles que sean, debemos atender primeramente a aquellas que son de más vital importancia, so pena de sacrificar incautamente todos los recursos del porvenir y exponer a la Nación a verse convertida más tarde en la preda pretoria de las empresas ferrocarrileras. Por lo demás, tengo el convencimiento de que la obra de que se trata, podrá hacerse después de poco, en mejores condiciones para la República, si es que el Señor Kelly, cumpliendo, como es de esperarse, su primer compromiso, lleva la línea de Chimbo hasta Sibambe. Entonces será la línea del Recreo un complemento necesario; pero ocuparnos en ella por el pronto, es proceder a la inversa y satisfacer antes las exigencias del lujo que las verdaderas necesidades.

El H. Madrid: Señor, he sido interpellado por el H. Señor Uquillas y pido a V. E. que me permita una vez más la palabra. "El Señor Uquillas me pide documentos que prueben haberse presupuestado el ferrocarril de Yaguachi al Recreo, olvidando seguramente que yo hablé por referencia: si el hecho no es cierto, yo no me empeño en sostenerlo; S. S. sabrá más a este respecto. En cuanto a la estimación del costo, tengo mis razones para juzgar muy caro el que nos propone la empresa; pero no soy competente para probarlo, como tampoco pido a S. S. que pruebe lo contrario. Se ha dicho también, Excmo. Señor, que sólo un ánimo prevenido puede oponerse a la realización del contrato Kelly. Por lo que a mí respecta, creo que debo repetir que: yo no me opongo, y sólo deseo modificaciones en favor de la Nación. Como ecuatoriano desco ardientemente el engrandecimiento de mi querida patria, como vecino de Guayaquil, en donde tengo a la dulce compañera de mi vida, mi hogar, y mi negocio, anhelo por su prosperidad; en fin, Señor, yo obro con mis convenciones, y me inspiro sólo en mi propia conciencia, y no dudo que lo mismo hacen todos mis HH. Colegas.

El H. Rivera: El servicio fluvial donde la marea no impone su voluntad, allí donde las bocas de los ríos no se obstruyen por esa misma acción, puede ser posible como urgente para el desarrollo del comercio de un país; pero donde mareas y obstrucciones naturales, y un limitadísimo servicio de vapores pequeños, constituye el agente en cuestión, que esperanza siquiera un poco lata de progreso puede realizarse: pensar de otro modo, es creer que para adelantar, basta el no retroceder. En Norte América, que ha sido el ancho campo donde todos los problemas modernos se han planteado con los más visibles resultados, se ha advertido lo siguiente: el río Hudson, que en nada se asemeja al de Yaguachi, era la única arteria para el comercio de la Metrópoli New Yorkina; pues bien, en una rívera de ese río se colocó el primer ferrocarril, y cual fué el resultado? Se cegó la vía fluvial, desapareció la vía de fierro? Ni una ni otra cosa. El río que antes diera paso a dos ó tres naves, diariamente se vio surcado por sinnúmeros de vapores; y la una línea de ferrocarril, lejos de declararse en quiebra, fué seguida a poco de otra línea en la opuesta rívera,

y las tres grandes arterias del tráfico apenas si se alcanzan hoy para responder a las necesidades cada día crecientes de aquella gran ciudad. Lo propio ha sucedido con el colosal emporio manufacturero de Filadelfia cuyo río Delaware no abasteciera a la decima parte de la población, si no le complementaran varias líneas férreas que con el río se hacen recíproca competencia, con beneficios siempre del público, que tiene de ser siempre el aprovechado de todas las competencias comerciales. Abiertas por la ciencia las bocas del Mississippi, rey de los ríos, emprendieron hombres previsores en la construcción de ferrocarriles rívereros, y algunas líneas de más de 1.000 leguas de extensión, competían hoy favorablemente con el río, y los centenares de millares de habitantes de aquella cuenca enorme, cosechan de esa fructuosa competencia ventajas incomparables, que jamás bastó la vía fluvial aislada para proporcionarlas. Ahí está el Támesis, está el Seto, están todos los ríos del mundo civilizado, pregonando idénticos resultados. El desarrollo de las vías fluviales es siempre el efecto del planteamiento de las vías férreas; las unas desde que se apoderó de ellas el indio primitivo con su frágil esquife hasta hoy que las surcan vapores mar ó menos grandes, no han dado sino imperfecta alimentación a los pueblos; necesario ha sido el impulso poderoso y fecundante de la máquina de fierro, como que el hombre, sin osar a perfeccionar las obras de Dios, si las complementa con su ingenio, cumpliendo así el divino precepto que impone a los hombres de ayudarse a sí mismos, para que el H. Recibir ayuda.

El H. Gálvez: El H. Madrid sentó en términos generales su proposición y dijo: que dejando a un lado los intereses particulares atendía sólo a los generales; y como lo que acabo de oírle pudiera alcanzarme, debo manifestar que al tomar la palabra hice presente que yo también, dejando a un lado mis opiniones particulares, solamente miraba las de la patria; y como republicano sincero no me ha de cegar la idea de ser diputado por el Guayas, para olvidarme que soy representante de la Nación, sin que esto excluya en mí el deseo de procurar en algo el bienestar del pueblo que me elige.

El H. Uquillas: Breves, patrióticas y elucuentes fueron las palabras del H. Arizaga, con las que trató de probar la bancarrota del erario; pero no está en lo justo, si atendemos a que el H. Sr. Ministro de Hacienda nos hace ver en su Memoria que hay un sobrante en la Caja fiscal; pero suponiendo que hubiera déficit en contra, dígame ¿cuál es la Nación, exceptuando los EE. Unidos del Norte, que no tenga ese déficit? No es, pues, la bancarrota del tesoro la que nos ha estorbado para acometer empresas como la de que se trata, sino la inercia y el poco espíritu público que al emanciparnos, nos legó la metrópoli. No se tenga por argumento la necesidad de agua potable para Guayaquil y la canalización de sus calles, porque, lo 1º está salvado con el decreto que dió el Congreso de 86, y lo segundo, si bien es de premiosa necesidad, es obra Municipal, y ella se realizará con la prolongación del ferrocarril, cuya conclusión determina una nueva población al frente de Guayaquil.

El H. Arzaga: Si no me traiciona la memoria, no he pronunciado para nada en mi discusión las palabras *bancarrota, déficit*, ni otra semejante, y no sé cómo haya podido oírse de mis labios el H. Diputado por Bolívar. Hecha esta rectificación, insisto, por lo que mira a lo principal, en la absoluta inoportunidad de la obra y en su inconveniencia consiguiente. Cumpla el Sr. Kelly su primera contrata, y entonces, cuando las necesidades del tráfico hayan aumentado considerablemente y no baste en verdad la navegación de Yaguachi, multitud de empresarios se presentarán en competencia, y la Nación impondrá condiciones lejas de recibirlas, y realizará, a no dudarlo, un contrato mucho más ventajoso que el actual.

El H. Proaño: No soy adversario sistemático ni defensor frenético de la empresa de que se trata; pero quiero expo-

ner la razón que tengo para apoyarla. Oigo a los que la impugnan que no puede acometerse la obra por el mal estado en que se halla la caja fiscal, pero no hay razón; porque la economía que se trata hacer es puramente negativa, pues el ferrocarril será como una caja de ahorros, como ya se ha dicho, para depositar en ella los caudales públicos que han de invertirse en las guerras civiles; y por lo mismo, es necesario emplear una parte siquiera del tesoro en obras permanentes que más tarde darán a la Nación una utilidad positiva. Los doscientos mil pesos de la sal se habrían invertido en debelar las revoluciones de la costa, sino se hubiera celebrado el contrato con el Sr. Kelly, mientras que ahora, ese capital se halla radicado en el ferrocarril de Yaguachi.

El H. Velasco (A.): Manifestando el costo de los ferrocarriles de varias Repúblicas de América, y especialmente el de los de Suecia y Noruega, hizo ver que no era caro el precio asegurado por el empresario para la construcción de la línea férrea de que se trata.

El H. Coronel hizo presente que el H. Uquillas confundía la diferencia de los rendimientos fiscales entre los años anteriores y el de 85, y de allí deducía haber quedado en este último año un déficit de ciento y tantos mil pesos en caja a favor del erario; que lo que demuestra la Memoria de Hacienda en la comparación que hace de los rendimientos de cada año, es que el déficit ha sido más bien en contra del erario.

El H. Hidalgo, después de manifestar que el Estado no sufrirá perjuicio ninguno con la celebración de este contrato, por cuanto los capitales que paguen al empresario por intereses iban a radicarse en obras permanentes que al fin de los 20 años valdrán mucho más de las erogaciones fiscales, demostró también que la empresa será un elemento de paz pública, porque debiendo trabajarse la línea con los hijos de la costa, los que ahora se emplean en merodear en la política y en las revueltas, acudirán al trabajo, y al dar ocupación a esos hombres, se extirparán las revoluciones.

El H. Vicepresidente: Es excesivo el valor de cada kilómetro de vía, en terreno plano y sin dificultades. Y aquí, es el caso de observar contra un H. Diputado, que en los 70 kilómetros desde Chimbo a Yaguachi, no se gastaron ni dos millones. Tengo aquí los datos de la obra, y son los siguientes. Los 42 kilómetros de vía trabajados en tiempo de García Moreno importaron L. 100.000 en flete 300.000 en material rodante calculado hasta Chimbo. De modo que los kilómetros citados apenas costaron L. 600.000 pesos sencillos. Y los 22 kilómetros de vía facilísima del presente contrato van a costar casi la mitad de lo que importó la línea de Yaguachi a Chimbo. Pero, lo mejor, Excmo. Sr., es rechazar este contrato, y rechazado, por inexistente. Porque esta obra no ha necesidad subvención del Tesoro, porque puede bastarse a sí misma, porque es tal vez la única en su clase, de las del Ecuador, que produciría una utilidad segura. El Estado debe pagar y premiar los ferrocarriles en que no habrá mayor ganancia, los difíciles de construir, los que producen mayor bien a la Nación. Nosotros debemos subvencionar la línea que avanza por la cordillera a la Capital: esa es la verdadera necesidad del país, lo demás es lujo y desperdicio. El Sr. Theakeron ha propuesto la construcción de un ferrocarril de Baba a Pueblo Viejo, sin exigir nada al Erario, porque sabe que esa obra le dejará ganancia segura. Si esto sucede en esa línea ¿qué diremos de esta, cuyo tráfico vendrá a ser importantísimo? Aquí la utilidad será cuantiosa, y por eso cualquier capital puede acudir a una empresa tan rica; pero no los capitales de la Nación, que tienen que emplearse en necesidades reales y urgentes. Yo creo, Excmo. Sr., que el empresario va contra su propio negocio; pues mejor le sería trabajar por su cuenta el ferrocarril y conservar siempre su explotación, que ser pagado. Pero, es oportuno acudir en esto al Gobierno, cuando la intervención del Gobierno en las empresas industriales, es un obstáculo para la in-

dependencia del negocio. Constituida esta empresa por acciones suscritas por capitalistas de Guayaquil, sin que el Estado meta mano en el asunto, sería más fecunda en resultados. Pero, se dice que dentro de 20 años, pasará el ferrocarril a poder de la República. Esto no es alhagueño, Excmo. Señor: la influencia de los Gobiernos, en estos casos, es matadora: el día en que nuestros Gobiernos se conviertan en administradores de ferrocarriles y empresas de industria, estaremos peor que ahora.

El H. Rivera: Según los datos de los que nos ha dado cuenta el H. Señor Vicepresidente, y que los creo exactos, 40 kilómetros de ferrocarril han costado más de un millón de pesos, y de aquí deduzco que los 30 kilómetros que faltan costarán algo más en razón de que la parte que resta por trabajarse es la más difícil, ya por esa gran pendiente, por la naturaleza de su suelo, y lo maligno del clima. Con todo no debemos fijarnos en que nuestra República se halle pobre de recursos, y si debemos fijar la atención en que nosotros nos hallamos en mejores condiciones que las demás Repúblicas de Sudamérica, porque no hemos llegado al caso de vernos envueltos en papel moneda. Allí están la famosa Chile con sus victorias del Pacífico y con sus ganancias, la gran República Argentina, el millonario Perú y la hermosa Colombia, ahogándose en el papel moneda, mientras que el Ecuador ni siquiera ha pensado en semejante despropósito; y, no obstante la pobreza que se pregona, conserva su crédito, y estoy seguro que el año entrante la aduana producirá un millón más de fuertes con lo que bien podrá el Gobierno atender eludamente a sus necesidades. Cerrado el debate, el H. Arizaga, pidió que con arreglo al art. 00 del reglamento, se hiciera la votación por escrutinio, y resultó así por la Presidencia, la H. Cámara nombró para escrutadores a los HH. Uquillas y Ortega, y la Presidencia a los HH. Salazar y Arizaga. Recojidos los sufragios, fué aprobado el art. 14 modificado por la Comisión, por 19 votos afirmativos contra 15 negativos.

Continuando el debate y puesto a discusión el art. 1º de la propuesta modificada por la Comisión, fué aprobado, y entonces el H. Rivera con apoyo de los HH. Vinueza, Noboa y Gálvez, hizo la siguiente proposición: "Que en la parte final del inciso 2º del art. 1º de la contrata, suprimiéndose la frase "de modo que quede expedita la navegación hasta el centro del pueblo", se ponga la siguiente "el puente tendrá 2 metros de altura sobre el nivel de las aguas en las más altas mareas". Publicada que fué, el H. Señor Presidente aplazó la discusión para la reunión extraordinaria de la noche, por ser muy avanzada la hora, y se levantó la sesión.

El Presidente, Aparicio Ribadeneira.
El Secretario, José María Banderas.

Sesión extraordinaria del 7 de Julio.

Asistieron los HH. Presidente, Vicepresidente, Arizaga, Barriga, Carrasco, Crespo Toral (C.), Coronel, Dávalos, León, Freile, Gálvez, Gómez Jurado, Hidalgo, Jaramillo, Iandivar, Ledezma Zavaleta, Manrique, Madrid, Noboa, Ortega, Pino, Proaño y Vega, Rivera, Ruiz, Salazar, Sánchez, Sevilla, Samaniego, Uquillas, Velasco (A.), Velasco (N.), Villagómez y Vinueza.

Aprobado el acta de la sesión extraordinaria del 1º del presente, y continuando la discusión de las bases propuestas por el Sr. Marco J. Kelly para la prolongación del ferrocarril del Sur desde Yaguachi hasta frente de Guayaquil, el H. Fernández Madrid, apoyado por los HH. Gálvez y Vinueza propuso:

"Que el inciso 2º del art. 1º de la contrata del Sr. Kelly diga: El ferrocarril partirá de un punto cualquiera de la línea férrea de Yaguachi y atravesará el río por un puente construido en la parte superior de la población, debiendo ser su altura cuatro metros sobre el nivel de

as más altas crecientes del río, á fin de dejar libre el tráfico de vapores y otras embarcaciones en cualquiera época".

Puesto en debate, el H. Velasco dijo: En la Comisión se trató también de este asunto, y se convino en que la altura del puente sería de dos metros.

El H. Vinueza: Fui yo el que indicó en la Comisión que el puente debía tener dos metros de altura; y ahora, como entonces, creo que esto es suficiente.

El H. Uquillas: Me parece que los vapores nunca cubren hasta el lugar en donde se coloca el puente; ellos avanzan, cuando más, hasta la parte inferior del pueblo. Por esta razón, creo infundado el temor del H. Madrid.

El H. Rivera: El H. Vinueza fué quien hizo, en la Comisión, la indicación de que se debía señalar la altura del puente, y, entonces, se convino en que sería la de dos metros. Me sorprende, pues, el ver ahora duplicada esa medida. Aprobaría la proposición que se discute, equivaldría á decir que se suba veinte metros el Maclángara.

El H. Fernández Madrid: No puedo explicar la sorpresa del H. Rivera; pues en el pliego de modificaciones presentado por la Comisión no consta medida alguna. El objeto de mi proposición es garantizar en todo tiempo el libre tráfico de vapores á otras embarcaciones por debajo del puente. La navegación del río Yaguachi no está limitada hasta sólo la población del mismo nombre; no Excmo. Sr.: el río es mucho más extenso hacia arriba, y á su orilla existen muchos establecimientos agrícolas, algunos caseríos y, lo que vale más, terrenos fecundos que están esperando la industria humana: actualmente trafican hasta más arriba del pueblo sólo canoas, pero entre éstas algunas que tienen capacidad suficiente para 500 quintales de carga más ó menos; y como la duración de este contrato no es de cuatro días, y transcurrido algún tiempo mejorarán indudablemente las condiciones de ese río y con el aumento de la población y el desarrollo de la industria, seguramente también las producciones, se aumentará también el tráfico fluvial: hasta podrá llegar el día en que el río se canalice para dar acceso á embarcaciones de mayor tamaño; no debemos, pues, comprometer su libre navegación. Los cuatro metros de altura sobre el nivel de las crecientes ocasionarán algún gasto al empresario; pero, cualquiera que sea, no le perjudicará, puesto que la Nación le repaga su empresa. Con respecto á que el puente debe situarse más arriba del pueblo, basta reflexionar en que, sino se hiciera así, quedaría dicho pueblo privado del tráfico de los vapores que no pueden pasar por debajo del puente.

El H. Rivera: Los vapores no suben porque no pueden, no porque no tengan para qué; y con las crecientes y con los cataclismos se aumentarán las dificultades. En resumen: no es el gasto que el puente ocasionará la razón que nos mueve á oponernos; sino que, no es posible exigir que un ferrocarril, cuyo camino es horizontal, dé un salto, como de caballo, subiendo una altura para volver á bajar.

El H. Gálvez: Lo más conveniente sería que, sin señalar el número de metros, se diga en general: la altura del puente será la necesaria para dejar libre el tráfico de las embarcaciones; con esto se evitaría toda dificultad. El ingeniero de Gobierno, de acuerdo con el empresario, podrá señalar la altura definitiva. Ciertamente, dos metros no me parecen suficientes para conseguir el resultado que se desea. Entonces el H. Rivera, apoyado por los HH. Vinueza y Noboa propuso:

"Que en la parte final del inciso 2º del art. 1º de la contrata, suprimiéndose la frase, "de modo que quede expedita la navegación hasta el centro del pueblo", se ponga la siguiente: "el puente tendrá dos metros de altura sobre el nivel de las aguas en las altas mareas".

Volada esta proposición, fué aprobada. El H. Madrid hizo constar que su voto había sido negativo.

Aprobado el art. 2º y puesto en debate

te el 3º modificado por la Comisión, el H. Arizaga, apoyado por el H. Vicepresidente, propuso:

"Que el art. 3º quede concebido en estos términos: Los trabajos se comenzarán tan luego como el empresario haya concluido la línea de Chimbo á Sibambe, y la nueva vía se entregará al servicio público un año después de comenzada, pena de pagar el contratista 8."

El H. Noboa dijo: La H. Cámara aprobó el art. 14 del "Contrato", y la proposición está en contradicción con él.

El H. Madrid: Me he opuesto al contrato porque he creído que no debe preferirse lo útil á lo necesario; pero, una vez que la Cámara lo ha aceptado, deseo que se lleve cuanto antes á ejecución.

El H. Arizaga: Lo sustancial del art. 14 está en que se conceda veinte años de privilegio, todo lo demás es accidental, por lo que hace á la parte relacionada con mi proposición. He oído decir que esta nueva línea será una garantía de la primera: este es, Sr. Presidente, el modo de hacer que en realidad sea garantía segura.

El H. Hidalgo: Del hecho de dudar por la primera línea no se deduce, como consecuencia lógica, el oponerse sistemáticamente á la que nos ocupamos. Si aquella no ha avanzado mucho, ha sido porque los empresarios se han ocupado en este tiempo en trabajos preparatorios y en la parte más difícil del camino.

El H. Vicepresidente: Nadie tiene derecho para interpretar nuestras intenciones que son muy sanas: quizá á otros les mueva el interés particular y no el general. Por lo que hace á la proposición, no tiene más objeto que asegurar, en lo posible, el cumplimiento del primer contrato.

El H. Uquillas: No creo, como el H. Arizaga, que la proposición que se discute no esté en contradicción con el art. 14 aprobado ya. En mi concepto hay necesidad de que éste sea reconsiderado.

El H. Ortega: Conocido es mi modo de pensar en este asunto; pero, para que no se crea que hay oposición sistemática, deseo que la proposición se modifique en este sentido: "los trabajos de la 2ª línea empezarán de que esté concluido el hecho para de Chimbo á Sibambe".

El H. Arizaga: Aceptaría gustoso esta indicación como cualquiera otra que tendiese á asegurarnos de alguna manera, sino estuviese convencido de que ninguno de los 19 votos que aprobaron el art. 14 ha de cambiarse. Así, sólo he hecho la proposición, para que conste que me he opuesto hasta el último á una obra que no estimo necesaria.

La Presidencia resolvió que no había necesidad de reconsiderar el art. 14 y cerró el debate de la proposición, la que fué negada. El art. 3º fué aprobado, y del 3º se suprimieron las palabras: "Pudiendo colocar sus alambres en los postes nacionales cuando éstos se hallen convenientemente situados"; y las siguientes: "cuando esté interrumpida la comunicación por el alambre nacional", hasta el fin del artículo.

El art. 5º, votado por partes, á petición del H. Vicepresidente, se aprobó en lo relativo á impuestos fiscales, mas no en cuanto á los municipales.

Aprobados los artículos 6º y 7º, el H. Coronel, apoyado por el H. Madrid, propuso: "Que el art. 8º del contrato diga: "Por razón de utilidad pública, el Gobierno ordenará la expropiación, por cuenta de la Empresa, de los terrenos &." Esta proposición fué aprobada.

Después de aprobarse el art. 9º modificado por la Comisión, el H. Madrid, apoyado por los HH. Samaniego y Gálvez, hizo esta proposición que fué aprobada: "Que al contrato de Kelly se agregase este artículo: "La Empresa concede, sin exigir remuneración alguna, á la Municipalidad del Guayas el derecho de colocar la cañería que ha de conducir el agua potable desde Agua-clara ó cualquier otro punto en que se tome, hasta el término de la línea en el Recreo. Concede también un cincuenta por ciento de rebaja sobre los fletes, según tarifa, de todos los materiales y pasajeros que conduzca destinados al trabajo del agua potable".

Finalmente se aprobaron el art. 10º y la siguiente proposición hecha por el H. Hidalgo, con apoyo de los HH. Salazar y Pino:

"Que al contrato se agregue la siguiente cláusula: "La empresa no cobrará ningún derecho por el transporte que se haga de objetos destinados al culto ó instrucción pública, excepto los que pertenezcan á los especuladores ó comerciantes en estos artículos. El que deba aprovechar de la concesión presentará al empresario un oficio del Gobernador del Guayas".

A las 10 de la noche se levantó la sesión.

El Presidente, Aparicio Ribadeneira.
El Secretario, José María Banderas.

EL NACIONAL.

Las letras ecuatorianas están de duelo por el fallecimiento del Sr. D. Julio Zaldumbide.

Cuando Ríoño coronó en un público certamen al joven cantor de *La Música*, tuvo razón de decir: "Coronemos este triunfo, precursor de otros mayores".

Estos fueron llegando á medida que Zaldumbide acrecentaba perfección á sus conocimientos y pulía la delicadeza de expresión de sus nobles afectos. Estos se conservaron en la alta región en que los verdaderos poetas los mantienen; no se prostituyeron dando prestigio á lo inabole, ni sirviendo al desahogo de indignos sentimientos. El secreto de esta nobleza de inspiración de nuestro poeta, estaba en que sentía primero en poesía, para hablar en ella; su alma vivió tranquila en el sereno ámbito de las virtudes domésticas, no se espació del hogar, antes bien, buscó en él el sagrado asilo á que se recogen almas honradas como la suya, precaviéndose de las agitaciones en que, afuera, pierde el corazón la grata reconcentración del sentimiento.

Sus amigos pudieron apreciar en la intimidad del trato las notables prendas que le adornaban, prendas que, constituyéndole excelente padre y esposo, hicieron de Zaldumbide un honorable ciudadano. Cuando se temía el advenimiento de la Dictadura, el partido que trataba de salvar la dignidad nacional, expuso la candidatura de Zaldumbide para la Presidencia de la República: la aceptó, no convencido de que habría de prevalecer, pues bien presagiaba la tempestad próxima, pero sí para protestar contra la usurpación violenta del Poder, con la convocación de los ciudadanos al ejercicio del derecho que se iba á ultrajar. Esa candidatura fué el último esfuerzo pacífico de la legalidad; fracasado de este modo, surgió después con fuerza el derecho vencido en el campo de las instituciones,—con el poder de las armas.

La administración política del Excmo. Sr. Camaño, se inauguró con un nuevo Ministerio, constituido aparte del de lo Interior que estaba adscrito,—el de Instrucción Pública, Negocios Eclesiásticos &c, para cuyo desempeño fué llamado el Sr. Zaldumbide. Poco tiempo después de esto, la enfermedad que le ha llevado al sepulcro, empezó á minar sordamente su salud é hizo que renunciase el cargo y volviese á la quietud de la vida privada.

Los patriotas y los hombres de letras de la República deben recordar que los ejemplos de honradez y de desinterés, en cuanto á lo social, y de aplicación á los estudios serios en punto á lo literario, no perecen; sino, más bien, sirven provechosamente á las generaciones venideras, ante cuyos ojos los hombres útiles se presentan aun con la aureola luminosa del pasado.

La familia y las letras entretuvieron sus dolencias; y al fin, para que tan honrada vida fuese coronada por una digna muerte, la Religión santificó los últimos momentos del cristiano.

Quien después de vivir honorablemente, muere entre las místicas efusiones de

la piedad, deja á sus deudos la gran herencia de un consuelo sobrenatural.

¡Que así se consuelen, y que Dios se propicio al ilustre finado y á su atribulada familia!

NO OFICIAL.

NEUROLOGIA.

La muerte acaba de escoger otra víctima entre los hombres más distinguidos de Quito.

El Señor D. Julio Zaldumbide, hombre erudito, poeta distinguido, miembro correspondiente de la Real Academia Española, y persona notable de esta Sociedad ha dejado de existir anoche á las 11.

Su alma desprendiéndose de su material envoltorio ha volado á regiones más serenas y vive ya en los sitios que soñaba.

Triste drama es la muerte para los que se quedan en este mundo, llorando á los que se van, y principio bello y dichoso de otra vida eterna para los que han realizado una digna y honrada misión sobre la tierra.

Ayer huyó á otros mundos el alma del Señor D. Manuel Gómez de la Torre; hoy se marcha la de D. Julio Zaldumbide. . . ¿A quién tocará el turno de mañana?

Desde hace algún tiempo, desaparecen los hombres más notables de esta Sociedad y la muerte parece que trata de formar un cortejo de Superioridades.

En estos momentos de verdadero estupor en que nos falta la conciencia de todo, apenas podemos comprender la pérdida que hemos sufrido, figurándonos que vive aún entre nosotros el que hoy es ya un frío y rígido cadáver.

Ese despojado poder que se llama enfermedad, hareinado durante varios meses en la casa del Sr. Zaldumbide, y en ese período la muerte se ha sucedido repetidas veces al lecho del enfermo, sin que su espíritu varonil haya decaído un solo instante.

Todos temblábamos menos él; y los que hemos vivido en su intimidad hemos podido apreciar la serenidad de sus juicios ante la muerte, y el reposo con la aguardaba entre las esperanzas inevitables de vida en que creía.

Dios dé, para soportar esta pérdida á la que hoy es su viuda y á toda su familia, la fuerza con que las favoreció durante su larga enfermedad, para rodante de cuidados y de cariño.

En cuanto á mí, busco en estos momentos de melancolía en el fondo de mi corazón el apoyo que está más de acuerdo con mi carácter y mi conciencia.

Hay un Ser superior y una misión suprema hacia la que se levanta nuestro espíritu y en ella se reunirán nuestros almas fraternales con el mismo pensamiento.

¡Bendita esperanza que sirve de consuelo á los que sienten!

Quito, 1º de Agosto de 1887.

Manuel Llorente Viquez.

AVISOS.

En la receptoría de papel sellado se halla de venta el Código de Enjuiciamientos en Materia Civil, á 80 centavos de sucre cada ejemplar. También se hallará en las tesorerías y receptorías de las otras provincias.

Se va á inscribir las escrituras de venta de una casa situada en la parroquia de Catacañi, hecha por Javier Vaca á Andrés Calderón. De hipoteca de unos terrenos situados en Sangolquí, de propiedad de Manuel Marelló y su esposa Rosario Cañab.