

321 Sesión del 31 de Julio.

Se instaló a las doce del día con asistencia de los H. H. Presidente, Vicepresidente Acosta, Guamaná, Carbo, Cárdenas, Córdoba (C. J.) Chaves, Chiriboga, Echeverría Llorca, Espinosa, Fernández Córdoba Antonio, Guerrero, Jaramillo, Madrid, Matute, Matute, Novoso, Paz, Peña, Piedra, Quesada, Ríos, Salazar, Veintimilla y Viteri.

Aprobada el acta de la sesión precedente se continuó la discusión del proyecto de contrato de ferrocarril del Sur. Se aprobaron los artículos 19, 20 y 21 del proyecto primitivo y el 22 de las modificaciones hechas por el Ministerio de Obras Públicas de acuerdo con los contratistas. En seguida se aprobaron los artículos 23, 25 y 26 y se negó el 24. El 27 se aprobó con la siguiente modificación del H. Peña acogida por los empresarios que después de las palabras "y otros," se agregue "que se transporten por el ferrocarril." Al discutirse el art. 28, el H. Cárdenas, apoyado por el H. Chaves hizo la siguiente proposición: "La Compañía empleará los mejores ingenieros que le fuere posible." Después de una corta discusión en la que intervinieron los H. H. Vicepresidente, Peña, Córdoba (C. J.) Jaramillo, Cárdenas y Matute, la proposición fue retirada por su autor, y el artículo se aprobó con esta indicación: "Que en lugar de las palabras "por lo menos," se diga "hasta" Se aprobaron los artículos 29, 30 y 31 sin modificación alguna y los artículos 31 y 32 con las especificaciones correspondientes.

Al discutirse el art. 34 el H. Fernández Córdoba Antonio dijo: "Señor Presidente: El artículo que se pone a discusión es inapropiado; es más, es insoportable bajo todos conceptos; pues que a la avanzada pretensión de querer unir a la Empresa el nombre y la responsabilidad del Gobierno, para en

contrar fondos en los mercados de Europa, se ha unido la mas avanzada totalidad de oferentes, en cambio de su responsabilidad y de su nombre, cuatro millones de francos esencialmente y que descansan en un vacío esencialmente evanescente e insostenible...

Tengo para mí, Senor, que tal ofrecimiento entraña el mas amargo de los sarcasmos que puede irrogarse a la Legislatura y al Gobierno de nuestra Patria; y voy a probar esta verdad con el documento testimonio de los números y con la lectura del texto expreso de la contrata presentada por los proponentes.

Segun el artículo 1.º que hemos aprobado ya, es un hecho consumado que la Compañía no tiene obligación de acumular mas capitales que el de quince millones de francos; es indiscutible, así mismo, que dicha Compañía, si es, seria y honorable como lo es de buen grado, tiene de principio sus desembolsos por deducir de esos únicos quince millones que acumulará los nuevos que tiene de solventar, necesariamente, por cuenta de la Compañía de ferrocarril y Obras Públicas de Guayaquil, en cuyas obligaciones se ha subrogado. De consiguiente es forzoso concluir, que, la Compañía proponente contará con mas fondos efectivos y disponibles que los seis millones restantes; y que si de estos se hace la necesaria deducción de los cuatro que ofrece al Gobierno de la Republica, es forzoso concluir tambien, que, en el fondo, no contará con mas capital positivo que dos millones de francos monedas y libras, y con los cuales se profunde acumular una empresa que, segun ella misma, cuenta nada menos que ochenta y seis millones... Y he aquí claro, muy claro, mas claro que la luz meridiana, porque ha tenido la amnificencia de dar la palabra al Gobierno, obsequiándolo, por via de indemnización, digamos, la no des-

punable cifra de cuatro millones de francos. Y
 he aquí, por qué y para qué se ha escrito el ar-
 tículo 36 pidiendo candorosamente la venia
 del Gobierno para emitir bonos en la cantidad
 que le plazca. Y he aquí, por qué y para qué
 se ha pedido con más candor todavía en el
 37 igual autorización para hipotecar. Es como.
 Señor, las líneas de fierro, muelle C.ª S.ª S.ª & C.ª
 pues, una y otra cosa puede y debe hacer la
 Camp.ª, con relación a solo sus derechos, sin
 necesitar de autorización de nadie, menos del
 Gobierno, según lo prescriben explícitamente nues-
 tras instituciones legales; ¿A qué conducen, pre-
 gunto yo, con sobra de justicia, las insistentes
 y repetidas autorizaciones que encierran los
 artículos 36 y 37 que acabo de leer? Ah Señor!
 ¿La respuesta no se oculta a la inteligencia
 más limitada? Y he aquí el por qué y para qué
 se ha ofrecido con tanta munificencia y galanura
 al Gobierno de nuestra infortunada Patria el
 ruinoso presente de cuatro millones de francos!!...

Pero no esto lo peor, Señor Presidente, sino que
 la Camp.ª se ha permitido apuntar tan con-
 tada proposición, ofreciendo al Ecuador, en cam-
 bio de su responsabilidad, de su respetabilidad
 y de su nombre, una verdadera bomba de a-
 gua de jabón y nada más. Excmo. Señor!
 Y para palpjar tan cargada verdad fijarse, so-
 meramente, en el sentido y tenor literal de los
 art.º 34, 35 y 40 de tan inaceptable como in-
 juriosa propuesta. Por el 1.º, es decir por el
 34 se le dispensa al Gobierno la honra y el
 privilegio de llamarse, solo de llamarse Señor
 Presidente, accionista de la Empresa. Por el 2.º,
 es decir por el 35 se dice; "no habrá diferencia,
 distinción ni preferencia de clase alguna entre
 las acciones," es decir se le despoja ya al Gobierno
 del derecho de prelación que le corresponde
 según nuestras leyes. Y por fin, por el último,
 es decir, por el 40, se le dice explícitamente,
 "no te pagaremos jamás". Porque ¿a qué otra
 cosa equivale la distribución que se hace de

1. probable cifra de cuatro millones de francos.
2. Y he aquí, por qué, y para qué se ha escri-
to el art. 3.º pidiendo candorosamente la
venia del Gobierno. Todo el producto neto de
la línea férrea; toda vez que ella se desti-
na, en primer lugar, ni se bien, en primer
lugar, al pago de todos los bonos que emi-
ta la Comp.ª; si estos, según ella misma,
deben ser nada menos que ochenta y seis
millones con sus respectivos intereses. 6.º Y si
solo después de cubierto este servicio (es decir
jamás), toda vez que el privilegio de la Com-
pañía expira después de cincuenta años, el
resto, es decir nada, se dividirá entre los accio-
nistas y llegará día en que el Ecuador reciba
un centavo, menos los millones que tan suc-
casticamente le ofrecen. Y si por el contrario,
después de formada la Compañía, después de
hipotecada la línea por los ochenta y seis mi-
llones que necesita la obra, o por 86.000.000.000
que fudiera necesitar más tarde, llegará
a quebrar dicha Comp.ª, cosa que nada de
imposible; Pregunta Expresa. Por, esta quiebra
no involucra también la responsabilidad y
la ruina del Ecuador, toda vez que el había
autorizado contratar dichas hipotecas. 6.º H.
Senor, repito, que esto salta a la vista del per-
de los miopes, y que, por lo mismo, debe recha-
zarse por unanimidad de votos, con igual ga-
rdia que la 1.ª propuesta de los S. S. Con-
des, en 30 de Mayo último.

El Sr. Peña: Este artículo es ventajoso para
el Gobierno, toda vez que los empresarios no
adquieran la propiedad de las líneas férreas de
Yaguachi a Chimbo y de este lugar a Sibambe
sino únicamente el usufructo, puesto que des-
pués de cincuenta años entrará el Gobierno en
posesión de ellas. Los cinco millones de fran-
cos que los contratistas pondrán en acciones
a disposición del Gobierno, recompensarán
equitativamente la utilidad que aquellos re-
porten en el uso de esos trayectos, mientras la

explotación del ferrocarril, sea de su cuenta."

El H. Guerrero manifestó que entre el Gobierno y la empresa se formaba una compañía y que en ningún caso podía entablarse acción alguna contra esta, puesto que la responsabilidad tenía que ser solidaria."

Se puso la H. Cámara en receso, con el objeto de entenderse con los contratistas.

Restablecida la sesión, el H. Vicepresidente propuso que se suspendiese la discusión de este artículo para considerarlo junto con el 28. En consecuencia se suspendió la discusión de los artículos 34 y 35; y al considerarse el art. 36, el H. Madrid, dijo: "Razonaré de alguna manera mi voto negativo á este artículo y á los siguientes que guardan relación con él. Procederé según mis convicciones cuando carezca de cierto, manifestando, una vez más, que desaprobo porque la Nación tenga ferrocarriles, que son, á no dudarlo, un poderoso motor para el desarrollo de todos los elementos que constituyen la riqueza; pero si abusando de su benéfica acción, nos imponen cargas muy superiores á esos mismos elementos que tratamos de desarrollar, habremos pactado un ferrocarril ruinoso, que no beneficiará como lo deseamos."

La experiencia nos manifiesta que el resultado de las empresas, depende exclusivamente de las condiciones con que se las lleva á cabo; tan cierto es esto, que un negocio rentajoso para quien sabe arreglar las condiciones de él, es ruinoso para el que no sabe convinarlas.

Estoy convencido de que las condiciones que pretenden imponernos los empresarios para la construcción de los ferrocarriles son sumamente onerosas para la Nación, tanto que no podrá llenar esta sus compromisos, por ser muy superiores á sus fuerzas. Lo probaré someramente á fin de no cansar la atención de mis colegas, que debieran por tener ferrocarriles, sin parar mientes en ninguna consideración, por mucho que merezca

ser atendida.

Según el art.º 36 se autoriza a la Compañía para que emita bonos ó contratos empréstitos, por la cantidad y con el interés que quiera, hipotecando el ferrocarril y muelles, de manera que el tiempo que ha pasado y las decepciones que hemos sufrido, no han servido sino para empeorar nuestra situación a este respecto. Rechazamos con indignación y por unanimidad la primera propuesta del Sr. Conde de Ossa y hoy acozamos entusiastas la que nos ocupa, que es mas gravosa que aquella; ¿No es esta una contradicción deplorable? Llamamos pues la atención de esta Il. Cámara acerca de este hecho, y muy especialmente la de la Comisión que presentó el informe de 30 de Mayo.

Por el art.º 38, la Nación garantiza 6% de interés sobre 86'000.000 de francos, cantidad que exige un servicio anual de un millón quinientos y tantos mil sures, los que en cincuenta años de garantía montan a la descomunal suma de mas de 76'000.000 de sures, debiendo notarse que con el primitivo interés de 7% en 33 años, solo ascendía esta suma a 55'000.000 y tantos mil sures y esta modificación ha sido aceptada quizá como benéfica, por la precipitación con que se ha procedido en estos asuntos.

Curiosos de los presupuestos de construcción que nos daban a conocer aproximadamente el costo de la obra: procedimos sobre cálculos exorbitantes y arbitrarios, según los cuales se pretende imponernos un valor, quizá cuatro veces superiores, al que en realidad de verdad puede costar el ferrocarril, ya que es evidente, que con el servicio de un millón, quinientos y tantos mil sures anuales, bastarían 15 años para construir el ferrocarril, puesto que los contratistas obtendrían los réntes y tantos millones en que exajeradamente han calculado el costo de la obra.

Debemos también tener en cuenta que estamos obligados al servicio del ferrocarril a Santo Domingo de los Colorados, servicio que demandará la suma de \$1.420.000 anuales, y cuando ese ferrocarril llegue a la Capital tendremos que satisfacer unos \$1.700.000.

Además el servicio para la conversión y amortización de la deuda externa nos valdrá unos \$1.250.000 y el de la deuda interior \$1.200.000; de manera que recargaremos el presupuesto deficiente hoy en más de un millón de sueros, con la cantidad de más de tres millones.

Supongamos que la Aduana y muelle de Manabí, los muelles de Guayaquil y Durán, la explotación de los ferrocarriles, el aumento de derechos y contribuciones, rindan millón y medio de sueros, cosa que la creo algo difícil, si consideramos nuestro modo de ser, lo que es nuestro comercio, la exportación del interior, la agricultura y nuestra población compuesta en su mayor parte de indios, los que no se servirán del ferrocarril, siempre habrá un déficit que no podremos pagar y que se aumentará progresivamente.

Excmo. Sor: "Estas son las razones por que fundo mi oposición a los contratos ferrocarrileros, y llamo, por última vez, la atención de esta H. Cámara sobre este asunto de tanta magnitud, e invoco a favor de mi parecer las razones en que se apoyó el informe de 30 de Mayo, en cumplimiento de mi deber y en guarda del sagrado porvenir de la Nación para que no la comprometamos imprudentemente."

El H. Barbo informó que había preguntado al Sor. Conde de Pedernera, si la compañía podría rebajar el interés, y que este Señor le había contestado que la intención de ellos había sido fijar el 6% y que, por equivocación, había puesto el 7%.

Entonces el H. Fernández Córdova Antonio con apoyo del H. Matovelle, hizo la siguiente proposición que, después de un ligero debate,

fue retirada por su autor: "Que a la expi-
sacion de los cincuenta años el Gobierno no
tendra responsabilidad alguna por la emi-
sion de los bonos. Cerrada la discusion, se
nego el articulo.

Al considerarse el art. 37, el H. Fernandez
Cordova (Antonio) manifesto que suprimiendo
el art. 40 se subsanaria toda dificultad. En
tonces el H. Vicepresidente, apoyado por el H.
Salazar, hizo la siguiente proposicion: "Que su-
primiendose el art. 40 del proyecto, se restable-
ca el 36, previa reconsideracion. La H. Cima-
ra nego la proposicion, y el H. Pena, con el
apoyo del H. Mateos, hizo esta otra: "Que el
art. 37 diga: La Compañia puede arbitrar
fondos para la obra del ferrocarril, bajo su
sola responsabilidad e hipotecar para es-
te efecto los inmuebles y las lineas ferreas que
ella construya o hubiere construido." Como
el H. Cordova (A) manifestara que no podia
discutirse esta proposicion, sin considerar,
previamente, el art. 34, el H. Salazar, con
apoyo del H. Pena, hizo la siguiente mocion,
que fue aprobada: "Que se declare, como
cuestion previa, que el Gobierno no sera ac-
cionista en la empresa." En seguida se pi-
dio que la proposicion del H. Pena se vo-
tase por partes, y fue aprobada en su to-
talidad.

Inmediatamente el H. Pena dijo: "Des-
de al comenzar la discusion del proyecto de
contrato sobre el ferrocarril del Sur, se apro-
bo sin dificultad una proposicion del H.
Por. Chaves relativa a los numeros 3.º y 4.º
del art. 1.º, para que ellos se refundiesen en
uno solo y quedase sujeto el trazo de la
via a los estudios que la Compañia de-
bia someter a la aprobacion del Poder
Ejecutivo, con acuerdo del Consejo de Estado.
La razon unica que se alego en favor
de la modificacion fue que la Compañia
no habia hecho los estudios previos, para

decidirse por la línea de Sibambe, y que, por
 tanto, no era conveniente obligarla a seguir
 esa ruta, proponiendo otra que fuera más
 corta y asedera, así como más benéfica a
 los intereses generales de la Nación. De mo-
 do, pues, que la razón era concluyente pa-
 ra decidirse por la afirmativa: seguridad
 y garantía en la obra, libertad en la em-
 pñia para proceder conforme al resultado
 de sus estudios, eran las consecuencias inme-
 diatas de la proposición modificatoria. Mas
 habiendo tenido ocasión de entenderme sobre
 este punto con el Sr. Przewonski, a cuya pa-
 labra doy entera confianza, he llegado a un
 consenso de que la Compañía, por el representante,
 no nos ha traído un proyecto en abstracto,
 sin estudios ni cálculos hechos, sino, por el
 contrario un concreto, específicamente puntua-
 lizado en cuanto a la obra y el precio, y en
 la circunstancia particular de subrogación
 de todas las obligaciones contraídas en conve-
 nios anteriores por el primitivo consociario
 Sr. Kelly. Si, pues, la nueva compañía ha
 reformado su propuesta en la citada subrogación,
 en estudios recientes, en observaciones sobre los tra-
 bajos ejecutados de Chimbo a Sibambe, de los
 cuales se intenta aprovecharse, es evidente que
 ha desaparecido el único fundamento invo-
 cado ayer para modificar el art. 1.º del con-
 trato. Dejar sin determinación la línea
 que deberá seguirse de Chimbo a la Ca-
 pital de la República, equivale a admitir
 la posibilidad de que no se adopte la de
 Sibambe y se deje perdido todo el inmenso
 capital que sueta a la Nación esta obra,
 en la cual hay trabajos apreciables en la ex-
 tensión de cincuenta kilómetros. Confronta
 a la naturaleza del contrato sobre cons-
 trucción de una obra material que el objeto
 queda tan claramente definido y puntuali-
 zado que no pueda ocasionar dudas ni
 reclamaciones posteriores; y evidentemente, el

trazo de la línea es condición esencial de dicho objeto. Mas no solo el contrato requiere en su aspecto legal esta determinación, sino que la reclaman igualmente los intereses generales del país. Ayer se nos decía que la ruta del Chimbo podía conducir la línea férrea a la gigantesca montaña del Chimborazo con gran economía de distancia; pero yo respondo que los ferrocarriles no son para buscar estas economías sino para beneficiar a los pueblos. No es la línea más corta que se tiene en cuenta para esta clase de trabajos, sino la que más convenga a los intereses del Comercio y el desarrollo general de la industria. Una vía férrea de Quito a Guayaquil directamente, sería en mi concepto de carácter provincial y de interés secundario. Nuestra legítima aspiración no es beneficiar solamente a esos dos grandes pueblos que se levantan sobre los demás con variados y múltiples elementos de riqueza; es comunicar a las provincias del Centro la vida y el movimiento económicos de que hoy carece; es unir, en cuanto sea posible, a todos los pueblos de la República por medio de una rápida comunicación, facilitar el cambio de productos, establecer nuestras relaciones comerciales y confundirnos en idéntico propósito, sin más rivalidades ni competencias que las que engendra el trabajo fecundo y moralizador. De suerte que arribando yo esta convicción íntima, no puedo estar en ningún caso porque el ferrocarril del Sur busca la menor distancia para venir al Norte, dejando de recorrer y servir toda esa hermosa y rica interandina en que se asienta la rica capital de la provincia del Chimborazo. Por el contrario, deberíamos obligar a la Compañía a traer el ferrocarril no solo por las ciudades del centro, mas también

por los Cantones de alguna importancia, aunque no se consulte con tal proceder ni el trayecto mas corto ni la economía en los trabajos de la empresa. Ya que tratamos de una gran obra, que sea esta maestra en su verdadera significación. No nos detengamos en el costo, porque las adquisiciones que significan la libertad, el progreso de los pueblos, exigen grandes sacrificios. Francia ha gastado en el ferrocarril de Rouen \$ 70.000 por kilómetro, y en el de Orleans \$ 75.000. En la Republica Argentina, los ferrocarriles de la Ensenada y del Norte han tenido un costo de mas de 86.000 fuertes por kilómetro, y la asombrosa linea de La Oroya que arranca de la Capital del Peru, en extension de 146 kilometros, no cuesta menos de cuatro millones y medio de libras, para ser como es hoy, la arteria principal de los productos mineros de esa privilegiada region.

En consecuencia de lo expuesto, hallándose en la Secretaria del Senado los planos y estudios que la Compañia presenta para garantizar que sabe lo que hace al comprometerse a concluir la linea de Sibambe, furo necesario pedir que se reconsiderara la proposición del H. Chavez, para que se establezca desde ahora el trazo de la linea y se de al contrato la preferencia de que carece. En esta virtud, y con apoyo del H. Chiriboga, el H. Pena hizo la mocion siguiente: "Que se reconsidera el inciso en que refundieron ayer los numeros 3.º y 4.º del art. 1.º del contrato, y que se adopte el trazo de Sibambe".

El H. Chavez repuso: "Sr. Presidente. No es que se quiere reconsiderar mi mocion apoyada ayer porque el Sr. Conde Swizophaki haya manifestado que existen estudios de la ruta de Sibambe, sino porque ella hecha abajo los calculos de los empresarios, que fijando en 86.000.000 oro de francos el ferrocarril hasta Quito, sin fijar el precio kilometrico, en

chegaron en el los 9000.000 prestados a la
Compania de Obras publicas; pues este es
su principal intento. Y hablémos con la
franquicia a que por nuestro deber estamos
obligados: paguemos mas bien esa suma,
sin embargo de no ser aducada por la
Comision, que no sabe sino de oidas que con
entratada y diferida en poco tiempo, y
asi podremos contratar el ferrocarril por
su valor real.

No dudar de la verdad del Sr. Con-
de; pero como tambien respeto la del ilustra-
do y probo Senador Senor Don Carrilo
Ponce en el luminoso informe presentado al
Consejo de Estado, manifiesta que hay par-
te de esa nota, que es completamente descon-
ocida; como lo mismo dira el Senor Director
de Obras Publicas y el Senor Ingeniero Guiso
que fue hace poco a inspeccionar la linea
por orden del Gobierno, y el Sr. Lopez, uno
de los mas acreditados ingenieros nacio-
nales y el unico que conoce palmo a pal-
mo el territorio de la Republica y en
quien no solo hay conocimiento sino tambien
practicismo, crea que esa linea es descono-
cida en su mayor parte y que es lo que
ha motivado el retraso de la obra.

Abogo por el estudio previo de las li-
neas, no por motivos legales, indignos de
cualquier hombre medianamente educado,
pero mas que, dándome lo que no tengo y
tal vez de lo que otros abundan, se quiera de-
sautorizar con habilidad mis palabras; pe-
ro como la Ho. Camara aprobo ayer mi
moción con respetable mayoria, tengo
su concepto en mi favor y puedo hablar
sin recelo de falsas interpretaciones, ya que
efectivamente: seguridad y garantia de la
obra y libertad de la Compania para pro-
ceder conforme al resultado de los estudios,
son el resultado de la moción aprobada
ayer.

Si los estudios de la compañía son con-
cretos en cuanto a la obra y al precio y
sus propuestas para subrogarse en todas
las obligaciones y derechos del Sr. Kelly; pa-
ra que narración de contrato, por que no
se cumple lo estipulado, por que no se rea-
liza el contrato de ese Sr. De esta ma-
nera tiene pleno derecho para aprometarse
sin oposición de los trabajos ya ejecutados
y plenísima para traer el ferrocarril por el
banco.

No importa dejar perdido el costo de los
trabajos hechos en la ruta de Sibambe, por
que se según las propuestas al precio de esas
obras y del ferrocarril de Yaguachi a Chimbo
es de 1100.000 de francos. ¿Cuanto es lo que
en proporción corresponde a las primeras?
Pero que se hubiese invertido en ello todo el pro-
ducto de las sales de Valen mas 900.000 o un
millón de sueros, que siete millones importe
de los cien kilómetros de distancia que se
aumentan por esa vía. Y caso de pagar
el precio pedido por los empresarios, les dare-
mos sin remuneración y aumentado gra-
tuitamente sus enormes utilidades, el uso
y proporción de todo lo trabajado.

No vamos a dejar indefinido el objeto
del contrato, es la construcción de determina-
do trecho de ferrocarril; lo unico que no quiere
la mayoría de la Cámara, incluso el Sr.
Montanelli que rechazando mis conceptos
por que no a su provincia, aprobó
mi moción, es que se siga por una ruta
desventajosa. Para hacer antes las diligen-
cias necesarias para conocer otras vías que
ofrezcan menos inconvenientes que esas me-
nos costosas.

Los intereses generales del país son los
que reclaman no se traiga el ferrocarril por
Sibambe, por que a mas de haber inmensa
economía adoptando la bahía de Chimbo,
se obtiene lo que desea el Sr. Señor Peña

enlazar el menor número de poblaciones im-
portantes, para dar vida al mayor número
de provincias, contribuyendo así a que de-
separezca toda diferencia o desigualdad y no
queden sino las rivalidades propias de la
noble emulación del trabajo y la industria.
La vía férrea tocará en la rica antipalan-
cia de la provincia del Chimborazo, sea cual
fuere la ruta elegida, por manera que nada
pierda y siempre gane, porque tendrá la lo-
comotora en su mano para conducir a la
costa y llevar en todas direcciones sus riquí-
simos y variados productos; y si como se
desea, la línea debe extenderse hasta los Can-
tones para que sea obra verdaderamente nacio-
nal, no hay razón para que no cruce la pro-
vincia de Bolívar, con tanto de pueblos me-
nudos, de terrenos fértiles y cultivados y
de gran número de habitantes, si por el otro
solo debe beneficiarse a una parroquia de indig-
nificación como es Guano. Pero, repito: no
debe que el ferrocarril siga por determinado
punto, sino por el que sea más económico y
conveniente a la República; pues si Francia,
la Argentina y el Perú han hecho vastas
líneas, el Ecuador debe contentarse, por ahora
con las vías moderadas, para no llevar sus
necesidades con sacrificios superiores a ellas y
no verse más tarde en peligros y sobras por
el lujo de poseer obras de arte, que en nada
tributarán con los colosales monumentos con
que la naturaleza le ha dotado para ser la
admiración del mundo y el centro de las
más estupendas maravillas.

No habiéndose aducido razón alguna en
contra de la moción aprobada ayer, pues el
lucro de la compañía, el ejemplo de otros
países que pueden gastar mucho porque tie-
nen mucho y la falta de un trato definiti-
vo, no lo son para evitar una premisa de
acuerdo, no creo que haya cambiado el ju-
icio de la H. Cámara, y que destruya

un paso prudente accediendo a la reconsideración solicitada.

Cerrada la discusión, se negó la proposición del H. Peña.

Se levantó la sesión a las cuatro y media de la tarde.

El Presidente
P. S. Lizarraburu

El Secretario
A. Aguirre

Viendo del folio 265. "En esta virtud hago la proposición, apoyado por el H. Abate velle, de que se conserve la Corte Superior de Moanabi." Puesta en discusión, el H. Peña dijo: Demasiado desgraciada cuanto vergonzosa es la historia de esa Corte para que nos empeñemos en conservarla. Suprimida el año 85 por falta de personal, después fué en mala hora restablecida, puesto que ese Tribunal, lejos de reprimir los crímenes, les presta aliento, ora con la impunidad más lamentable ora también, oh vergüenza! con el ejemplo más escandaloso. Ahí están las pruebas en la Externa Corte Suprema. Empero el Presidente de aquel Tribunal por favorecerse con su propio voto, y alguno de sus miembros que debiera ser dechado no solamente de ilustración, sino de probidad, marcado se encuentra con el estigma de los criminales. ¿Qué se conseguiría conservando esa Corte malhadada? Administración de justicia l. ... Lo único que lograríamos sería obligar a la Externa Corte Suprema a seguirla preguntando por hechos que dishonran al foro ecuatoriano; ¿Qué irán abogados aptos a desempeñar el cargo de Ministros? ¿Dónde están, Excmo. Sr., los abogados probos que quieran establecerse en el teatro del bandolerismo? Las razones expuestas me parecen