

tarias, las prescripciones periódicas del presupuesto. Sería, pues, absurdo considerar como un acto ordinario de administración el conjunto de medidas que abraza el decreto de 27 de Noviembre, en que virtualmente se vota una contribucion para un largo período, y se establecen, para recaudarla é invertir sus productos, reglas que previenen la accion del actual y de los futuros congresos, en materia de presupuestos y de legislacion fiscal.

La verdad es, que al decretar el ejecutivo la concesion en favor de la compañía del ferrocarril de Veracruz, ha creído hacer uso del poder legislativo y de las facultades que le delegó el congreso de 863. Lo indica así el carácter de decreto que se dió á aquel acto, y aun la fórmula con que está encabezado el documento en que se promulgó la concesion. Esto nos trae á examinar la extension de las facultades con que se invistió al ejecutivo para afrontar la agresion contra nuestra independencia, á fin de ver si cabe en ellas la expedicion del decreto de que se trata, considerándolo como un acto definitivo é irrevocable.

La fórmula mas amplia de las autorizaciones concedidas al gobierno por los congresos de 61 y de 62, está en el primero de los decretos que á ellas se refieren. Es el de 11 de Diciembre de 861. Conforme á él, «se autorizó omnímodamente al ejecutivo para dictar en aquellas circunstancias (son las palabras de la ley), es decir, en las circunstancias de guerra y de conflicto público, todas las providencias que juzgase convenientes,» con algunas otras restricciones que en el mismo decreto se expresan. Este espíritu de la primera ley sobre facultades extraordinarias, se marca mas en los otros decretos con que aquellas fueron sucesivamente refrendándose, y muy en especial en el último que estuvo vigente durante la mayor parte de la guerra con Francia. De esa serie de disposiciones, se desprende una verdad que proclama además el sentido común; y es, que las autorizaciones extraordinarias no tenían otra razon de ser que la guerra y el conflicto público, y que por lo mismo debían terminar cuando aquellos tuvieran término, sin mas excepcion que la de las medidas conducentes á reorganizar la administración y el gobierno sobre el pié normal. Sería un absurdo sostener que bajo las facultades dadas al ejecutivo para afrontar la guerra, podía caer un acto ejecutado seis meses después de restablecida la paz,

y que ninguna conexión tiene con la defensa de la independencia, ni con el restablecimiento de las instituciones. Por otra parte, las facultades extraordinarias fueron y deben entenderse concedidas en términos constitucionales, es decir, por causa de conflicto público y hasta donde fuesen necesarias para afrontar ese conflicto.

Los legisladores de 63 llegaron hasta donde pudieron ir dentro del límite constitucional: delegaron al ejecutivo aun la facultad de ratificar tratados, porque esto pudo conducir al arreglo de la cuestion extranjera; y si en ejercicio de esa facultad hubiera comprometido el gobierno los mismos intereses que se versan en el negocio del ferrocarril; si hubiera dispuesto de las contribuciones durante un largo período; si hubiera dado á nuestros acreedores extranjeros garantías materiales, ó hechóseles asignaciones determinadas en las rentas públicas, el acto habria sido perfecto é irrevocable, y el congreso careceria de facultad para sujetarlo á revisi- n. Pero no es posible decir lo mismo, tratándose de actos que no ofrecen relacion alguna con la guerra extranjera, con la cuestion diplomática ni con las circunstancias en que se autorizó al ejecutivo, para funcionar con facultades extraordinarias.

El congreso no puede desentenderse de un negocio con cuya ocasion se ha decretado un impuesto por 25 años, de un arreglo que grava á dos generaciones, de un pacto en cuya virtud queda cercenada, por un cuarto de siglo, la plenitud de la facultad legislativa en materias de administracion, una vez que, subsistiendo el decreto de 27 de Noviembre, ni nosotros ni nuestros hijos, podremos dar un paso en el sentido de la concentracion de las rentas, de la extincion de los fondos especiales, de la unidad y sencillez en el sistema de derechos de importacion.

Son estas acaso las consideraciones en cuya virtud el ejecutivo no ha puesto objecion ni obstáculo para la ingerencia del congreso en este asunto, y por las que desde el año de 61, se remitió á la revision de la cámara el arreglo celebrado en aquella época con la compañía del ferrocarril de Veracruz.

Ahora, por lo que hace á la conveniencia de revisar el decreto de 27 de Noviembre, nada la demuestra como una rápida enumeracion de los gravámenes é inconvenientes que produciria su práctica; pero an-

tes conviene hacer una historia compendiosa del negocio.

Con cuidado ha examinado la comision los antecedentes que acerca del camino de hierro de México á Veracruz ha podido obtener, resultando de dicho exámen que desde el año de 1855 hasta el de 1867, ha sido aquella mejora objeto de cuatro decretos expedidos por los gobiernos nacionales, y de uno y un convenio celebrado por el que pretendió establecer la intervencion francesa.

El 1º de dichos decretos de 2 de Agosto de 1855, fué expedido durante la dictadura de D. Antonio López de Santa-Anna.

El 2º, de 31 de Agosto de 1857, durante la administracion del general Comonfort.

El 3º, de 5 de Abril de 1861, durante la administracion del C. Benito Juárez.

El 4º, en el órden cronológico, durante la usurpacion del archiduque de Austria, en 26 de Enero de 1865.

El 5º y último, durante la administracion provisional, por el actual ciudadano presidente, en 27 de Noviembre de 1867.

Todos los decretos emanados de los gobiernos mexicanos han sido refundiciones y ampliaciones de los anteriores; y así, aun en el de 1867, se encuentran todavía la mayor parte de los artículos que formaban el de 1855.

En cuanto al de 1865, aunque dejando en pié las bases sobre que reposaban los anteriores, las modificó notablemente y subdividió la concesion en el decreto principal, y el convenio anexo de 23 de Enero del mismo año, celebrado con el representante de la empresa.

El primer decreto concedió á los Sres. Mosso hermanos, un privilegio para la construccion de un ferrocarril desde San Juan, cerca de Veracruz, hasta Acapulco.—Por este privilegio solo se otorgaban á los concesionarios las franquicias de expropiacion de terrenos de particulares, cesion de los nacionales, exencion de derechos de importacion de materiales y de exportacion de dinero para su compra, y algunas otras franquicias que como las anteriores, se encuentran aun en el de 1867. En cambio, los agraciados debían entregar al tesoro público la décima parte de sus beneficios.

Antes de que se expidiera el decreto de 1867, D. Antonio Escandon compró el privilegio anterior con la parte de camino que se habia construido entre las ciudades de

México y Guadalupe Hidalgo (que poco después se puso en explotacion).

Por el decreto de 1857, se dejaron subsistentes las franquicias otorgadas por el de 1855; nada se dijo de la entrega de la décima parte de utilidades al gobierno; y éste, para facilitar la ejecucion de la obra, decretó una emision de bonos de ocho millones de pesos de pago privilegiado, con réditos al 5 por ciento, y amortizacion al 2 por ciento, en cambio de una amortizacion que deberia hacer el concesionario de igual cantidad en bonos de la deuda consolidada del 3 por ciento, que en aquella fecha se estimaban á ménos del 6 por ciento de su valor representativo: para el pago de los intereses y amortizacion de estos bonos, se consignó la mitad del impuesto de mejoras materiales, que debia entregarse en los puertos por las respectivas aduanas marítimas. Este fondo de ocho millones debia ser pagado al gobierno con la quinta parte del sobrante de las utilidades, después de pagado un rédito de 6 por ciento á los accionistas.

Se impuso, además, al concesionario, la obligacion de invertir por lo ménos un millon de pesos en edificar una penitenciaría y una casa de inválidos, entregándole para auxilio de este gasto, lo que durante seis años cobrara del fondo de minería después de pagados los réditos á los acreedores y los gastos del colegio y oficina del ramo. Se pactó, además, que el gobierno venderia al concesionario el tramo de ferrocarril construido ya entre Veracruz y San Juan, por 750,000 pesos, aun cuando el valor que se practicara no llegase á esta cantidad.

Ningun adelanto perceptible produjo este decreto por lo que hace á la construccion del camino, pues solamente se hizo un estudio del terreno y se formaron los planos y presupuestos sobre los cuales debia fundarse la ejecucion de la obra. Con la irregularidad que era consiguiente al estado que entonces guardaba el país, percibió el concesionario algunas sumas de las aduanas marítimas, amortizó otras en la tesorería general, é hizo varias gestiones ante la usurpacion reaccionaria acaudillada por D. Miguel Miramon, solicitando que se hicieran al decreto de 1857 las reformas que posteriormente se consignaron en el de 1861, sin que llegara á promulgarse ninguno de los decretos cuyos proyectos se hallan en el expediente.

El decreto de 1861 fué á su turno una ampliacion del de 1857, notoriamente bené-

fica al concesionario. Por él se consignó al pago del capital y réditos del fondo de los ocho millones, la totalidad del impuesto de mejoras materiales, debiendo éste pagarse por un papel que al efecto emitiría el ministerio de fomento, entregándolo para su expendio á la empresa; se fijó en \$560,000 la cantidad que anualmente debía aplicarse al pago del capital y réditos, reduciendo á 25 años el plazo para la completa amortización, que según el anterior decreto debía ser de cincuenta; se redujo la percepción del 20 por ciento de utilidad á que el gobierno tenía derecho, al tiempo necesario para amortizar los réditos y capital de ocho millones con que auxiliaba á la empresa; se le eximió de la obligación de edificar la penitenciaría y casa de inválidos; y por último, se le consignó durante la construcción el 15 por ciento de los derechos de importación, á cambio de acciones por su valor nominal, no pudiendo estas enagenarse durante la construcción; y no teniendo derecho á percibir los réditos que pagarían á las que se hallaran en manos de los particulares.

A pesar de las aflictivas circunstancias por las que la república comenzó á atravesar poco tiempo después, el concesionario, aunque con irregularidad, continuó percibiendo una parte de las asignaciones que el gobierno le había hecho; y en la ejecución de la obra se adelantó solamente un terraplen de corta extensión en la planicie al Norte de Guadalupe Hidalgo, y la formación de dos compañías, cuyos capitales se destinarían respectivamente á la construcción de los tramos entre México y Puebla, y Veracruz y Orizava.

Hasta Diciembre de 1862 el concesionario había recibido del gobierno el privilegio de 31 de Agosto de 1857, ensanchado y mejorado en 5 de Abril de 1861, ocho millones de pesos de la emisión decretada en 1857, dos millones del papel llamado de mejoras, la exención de varios derechos de importación y exportación, y diferentes cantidades que ascienden á una suma considerable, por las asignaciones de 20 y 15 por ciento. Por su parte, había adquirido los dos pequeños tramos de Guadalupe á México, y de San Juan á Veracruz, había amortizado algunas partidas de bonos de la deuda de 3 por ciento, había formado las dos compañías mencionadas y construido el pequeño terraplen que ya se ha dicho, pudiendo añadirse que independientemente de las dos secciones de camino adquiridas y explotadas por él,

había invertido en la adquisición de los bonos amortizados y en la construcción del terraplen, una suma un poco inferior á la de las cantidades que había recibido de las rentas públicas, independientemente de las de los particulares, sobre lo cual no existe dato alguno en los expedientes.

En 23 de Diciembre de 1862, necesitando el ejército francés expedir el transporte del material de guerra y tropas que de Francia llegaban á Veracruz, para emprender el sitio de Puebla de Zaragoza y formar su línea militar desde el puerto hasta las ciudades del interior del país, contrató con el concesionario la prolongación del camino, ministrando los fondos necesarios, cuyo monto reclamó, y en parte cobró más tarde del erario nacional.

A este contrato sucedió el de 8 de Setiembre de 1863, que bajo las mismas bases que el anterior, tuvo por objeto prolongar, y prolongó realmente, el camino hasta Paso del Macho.

Ninguna inculpación debe hacerse hoy á los legisladores de 1857 y 1861, por no haber especificado esta causa entre las de caducidad que se enumeran en los artículos 33 de ambos decretos, pues nunca pudieron presumir que una empresa autorizada para realizar en el país una importante mejora, que había sido objeto de la más señalada protección, y en cuyo favor se habían impuesto á la nación tan considerables sacrificios, diera el escándalo de aliarse á los gratuitos y desleales enemigos de su independencia y de sus instituciones, prestándoles un servicio de trascendental importancia, é incurriendo en las penas señaladas en la ley de 25 de Enero de 1862, dictada á fin de impedir que por ignorancia ó mala fé se prestara cualquier auxilio al invasor extranjero.

El citado artículo 33 prohíbe bajo pena de caducidad, no solamente que se venda ó ceda el privilegio, sino aun que en todo ó en parte se hipoteque á cualquier gobierno extranjero, individuo ó corporación, sin previo permiso del gobierno supremo; y en 19 de Agosto de 1864, vendió el concesionario el privilegio á la llamada «Compañía Imperial Limitada» reservándose dos millones de la subvención otorgada, el 4 por ciento de las utilidades del camino y algunos otros beneficios.

Al fin del mismo año de 1864, se presentó en México un comisionado de esta compañía, solicitando del llamado imperio la ratificación del decreto de 5 de Abril de 1861

y la aprobación de la venta hecha del privilegio. El resultado de las negociaciones entabladas entre este comisionado y el gabinete de Maximiliano, fué más positivo que el de las que poco tiempo antes se habían iniciadas entre la llamada Regencia y el apoderado del concesionario: este resultado se encuentra en el decreto de fecha 26 de Enero de 1865, firmado por Maximiliano, y en el convenio anexo firmado por su subsecretario D. Manuel Orozco y Berra y por D. Tomás C. Sanders, como representante de la compañía.

Este decreto se limitó á aprobar la venta del privilegio, y á dar por buenas las estipulaciones que se hiciesen por el contrato.

Dicho contrato fijó los precios provisionales de transporte y la manera de arreglarlos posteriormente, dejó subsistente la subvención de ocho millones, exigiendo la retribución señalada por el artículo 28 del decreto de 1857, de que en parte se había dispensado al concesionario por el decreto de 1861; así para esta subvención como para la del 15 por ciento destinada á la compra de acciones, suprimió el modo de pago autorizado por el decreto anterior, previniendo que este se hiciera por el ministerio de hacienda y caja central; exigió además una rebaja de 75 por ciento de precios para el servicio del público, en lugar de la de 50 por ciento, é introdujo algunas otras modificaciones.

El 1º de Enero de 1865, fué entregado á la compañía el tramo que, como ya se ha dicho, con fondos ministrados por el ejército francés y por dos contratos con el concesionario de los privilegios de 1857 y 1861, se había construido de San Juan á Paso del Macho; y durante este año y una parte del siguiente, se emprendieron aisladamente algunos trabajos de terrasería, y se construyó la parte de Guadalupe Hidalgo á Apizaco, suspendiéndose los trabajos, poco tiempo después de que la empresa dejó de recibir los auxilios que del tesoro nacional se le daban.

El trabajo se hallaba suspenso, y demandada judicialmente la empresa por diversos acreedores cuando se publicó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, de cuyos antecedentes la comisión ha creído oportuno hacer el resumen que precede, extractándolo de los documentos oficiales que ha tenido á la vista.

Entrando al examen del decreto mismo, creen los que suscriben que el caso de que se trata no se comprende en las excepciones

contenidas en el artículo 28 de la constitución; y por lo mismo el privilegio exclusivo concedido por el artículo 1º de los decretos de 1857 y 1861, y revalidado por el indulto de la pena de caducidad que el de 27 de Noviembre concede á la compañía, es no solamente anticonstitucional, sino innecesario, puesto que para conseguir el mismo efecto habría bastado la promesa de no auxiliar con fondos públicos, y durante un tiempo limitado, el establecimiento de otra vía que pudiera dañar á la que se trataba de construir.

El artículo 5º, concede á la compañía una injusta preferencia para la construcción de ramales á 25 leguas de distancia á cada lado de la vía principal; preferencia que era solo una facultad según los decretos anteriores, y que no puede menos de ser una rémora para el establecimiento de los mismos, puesto que muy difícilmente se aventurará ninguna otra empresa, que no cuente con grandes subvenciones del gobierno, á entrar en competencia con la que ya se encuentra sostenida, ni á perder una buena parte de los gastos de organización y estudio, que no podrían estimarse ni aparecerían al tratarse de fijar la indemnización, mediante la cual se daría la preferencia á la empresa privilegiada.

Las tarifas para los precios de transporte, autorizadas por el artículo 13, son, en sentir de los que suscriben, demasiado elevadas; y en tanto que en ellas no se haga una gran rebaja, el comercio extranjero no será notablemente beneficiado, ni la agricultura é industria nacionales podrán crear el comercio de exportación, sino favorecidas por una rebaja mayor que la de 30 por ciento asignada á los frutos del país por el artículo citado.

Objeto del más severo examen por parte del gobierno, debería ser la organización de las compañías autorizadas por el artículo 17; y solo á la equidad de esta organización, debería subordinarse la emisión de acciones y su aceptación por el valor de los terrenos de los Estados ó de las municipalidades, y por el 15 por ciento de los derechos de importación á que se refieren los artículos 6 y 40.

Por el artículo 19 se concede á la compañía una subvención de catorce millones de pesos, pagaderos en veinticinco años, que equivale á la de ocho millones con rédito de 5 por ciento que se había consignado por los decretos anteriores.

Los artículos 20, 21 y 30 señalan los fondos que deben aplicarse á esta subvención, para lo cual se pone en manos de la empre-

sa la recaudacion del impuesto de mejoras materiales, que deberá pagarse por medio de un papel especial; lo mismo se previene en el artículo 40 respecto del fondo de 15 p^s que deberá pagarse en acciones. Este modo de hacer el pago, no puede ménos que embarazar las operaciones de las oficinas de hacienda, é introducir el desconcierto en la administracion, redundando en descrédito del gobierno que así pone sus recursos en manos de un particular, privándose aun de la facultad de modificar el sistema de impuestos durante un largo período.

Ninguna retribucion se exige á la empresa por el fondo de ocho millones; retribucion que á perpetuidad y por mayor cantidad, fué exigida por el decreto de 1857 y parcialmente por el de 1861.

Tampoco se hace mencion de las considerables sumas que del tesoro público se han entregado para la construccion, ni de los rendimientos de las partes explotadas que justamente pertenecen á la nacion, puesto que la concesion hecha por el llamado imperio no tiene valor alguno.

Empeñosamente, pero sin obtenerlo, han solicitado los que suscriben la presentacion del presupuesto que pudiera servir para establecer la relacion entre el costo de la obra, y las cantidades cedidas ó prestadas por el tesoro público.

De los datos extraoficiales que la comision se ha procurado, cree poder inferir que la suma de las diferentes asignaciones hechas para esta obra, por el decreto de 27 de Noviembre, seria por sí sola bastante para llevarla á cabo, quedando ella como de plena propiedad nacional.

Es deber de los que suscriben llamar aquí la atencion del congreso, sobre la notable diferencia que se percibe entre los sacrificios que se imponen al tesoro por el citado decreto, y los que se consultan por el reciente dictámen de la mayoría de las comisiones unidas de industria y 2^a de hacienda, para la concesion que D. Ramon Zangronis ha solicitado para la construccion de un camino de hierro entre Veracruz y Puebla.

No es menos importante la diferencia que se nota comparando las bases del mismo decreto, con las que la compañía representada por D. Agustin Isnard d' Argence ha presentado á la cámara, para la terminacion de la misma vía de que ha sido objeto el decreto que nos ocupa.

El congreso tiene conocimiento de estos hechos, de los que sin violencia alguna pue-

de inferirse, que los sacrificios que es absolutamente necesario imponer al tesoro para la realizacion de la obra, son mucho menores que los que deberia ocasionarle la subsistencia del decreto de 27 de Noviembre.

El art. 40 otorga á la compañía otra subvencion, que consistirá en el 15 por ciento de los derechos de importacion, que se pagará por los introductores en acciones emitidas por la compañía, al hacer en las aduanas el entero de los derechos primordiales.

Sobre esto debe repetirse lo mismo que ya se ha dicho al hablar de la manera de pagar los ocho millones, añadiendo que no hay razon que justifique para estas acciones la privacion de rédito durante la construccion, ni del derecho de enagenarlas.

Sabido es que los documentos de esta especie, tienen siempre un valor real inferior al que representan; y que esta diferencia es originada, por la que regularmente existe entre el costo de las obras y el valor total de las acciones emitidas, el que por necesidad, y mas todavía, por cifrarse en ello el interes de los empresarios, es notablemente mayor y aun doble del del presupuesto.

No parece justo ni decoroso para un gobierno emanado de la voluntad del pueblo, cambiar sumas considerables del tesoro de la nacion por documentos de un valor ficticio, cuyo valor real se deja al arbitrio de un especulador que podrá reducirlo hasta donde convenga á sus intereses particulares, sin consultar siquiera los de la nacion, que en primer término deben figurar en el asunto que nos ocupa.

Por no extenderse demasiado, omiten los que suscriben la enumeracion de otros vicios de menor importancia, y de los vacios que se notan en el decreto de 27 de Noviembre de 1867; y por exigirlo así la justicia, la conveniencia y el decoro de la república, creen que deberian introducirse como principales las modificaciones y adiciones siguientes:

«1^a Una notable reduccion para los precios de transporte, y mayor rebaja relativa para los efectos nacionales, compensadas ambas por el completo de un *máximum* de intereses sobre los productos de la explotacion, pagado por el gobierno en lugar de la subvencion fija de ocho millones, haciéndose el pago en dinero efectivo por la tesorería general.

«2^a Exámen y aprobacion de los contratos y presupuestos que puedan fijar el valor de las acciones, previo á la compra de

éstas, con el producto del 15 por ciento de los derechos de importacion.

«3^a Mayor precision en los términos y condiciones en que han de ejecutarse las diferentes partes de la vía.

«4^a Vigilancia inmediata del gobierno sobre la construccion y explotacion.

«5^a Una subvencion directa, satisfecha á medida que se terminen ó aprueben los diferentes trabajos, no excediendo ésta de dos millones de pesos.

«6^a Estipulaciones previas para el caso en que conviniese al gobierno adquirir la propiedad de la vía.»

Por lo expuesto, la comision pide al congreso se sirva aprobar el siguiente

Artículo único. Se suspenden los efectos del decreto de 27 de Noviembre de 1867, relativo al camino de hierro de México á Veracruz, mientras el congreso modifica ó adiciona aquella disposicion.

Artículos económicos.

1^o Se procederá inmediatamente á la revision del citado decreto de 27 de Noviembre.

2^o Antes de cerrarse el actual período de sesiones, expedirá el congreso una ley que fije las bases para la pronta conclusion del camino de hierro de México á Veracruz.

Sala de comisiones del congreso de la Union.—México, Febrero 20 de 1868.—*Manera.*—*Barron.*—*Mirafuentes.*—*Zamacona.*

El que suscribe, individuo de la comision especial de ferrocarril, tiene la honra de hacer presente á la cámara, que sin el poderoso y respetable apoyo de la mayoría de la comision, debe temer, y con razon, no haber acertado con la conveniente resolucion que deba darse al delicadísimo negocio de ferrocarril, que se pasó para que abriera dictámen sobre las proposiciones presentadas por algunos ciudadanos diputados. con referencia á la suspencion de los efectos de la concesion hecha en 27 de Noviembre último, á la compañía del ferrocarril de Veracruz á México. Pero afortunadamente mi opinion aislada, bien poco ó nada influirá en la decision del asunto, decision que no será, evidentemente, sino la obra profunda y meditada de la cámara, que con su grande y acreditada ilustracion, debe dar todo género de garantías de acierto en la resolu-

cion de las gravísimas é importantes cuestiones que son de su competencia.

Mas como la comision tuvo que encargarse de cumulosos antecedentes, para cumplir con el precepto que le impuso la cámara, al prevenir se pidieran, de aquí vino que á causa de ellos formará yo de la concesion una opinion poco ventajosa y me propusiera estudiar las modificaciones que, en mi pobre opinion debieran hacerse en el caso posible. Con posterioridad hemos estado de acuerdo los individuos de la comision en tratar esta cuestion preliminar sobre revision, y bajo este aspecto y con la impresion desfavorable que yo tenia por las gravosas concesiones que el privilegio contiene, lamentaba naturalmente la imposibilidad del remedio.

Y tal vez el ardiente deseo de éste, fué parte á hacerme ver mucho menor su dificultad, y tal vez él mismo influyó á hacerme creer practicable tal remedio.

Mas observaciones ilustradas y competentes, han llegado á hacerme ver la cuestion bajo otro diverso aspecto, en la ligacion íntima que tiene con la política interior y exterior del país.

Y ciertamente que bajo este aspecto, la cuestion no es solamente si es ó no de la competencia del poder legislativo la derogacion ó modificacion de una ley preexistente; y no es ni puede ser esta la cuestion, porque nada hay que pueda presentar como dudosas las facultades del congreso para modificar ó derogar la ley de 27 de Noviembre último, si esta pudiera ser considerada solamente como una ley, haciendo abstraccion de su carácter de contrato.

Tampoco es la cuestion simple y sencilla, de si el poder legislativo debe ó no respetar un contrato celebrado por el poder ejecutivo para la construccion de una obra pública, aun cuando sea oneroso al país; porque no existiendo una ley en que estén perfectamente definidas las facultades y obligaciones de este poder con relacion á este género de obras públicas, deberia tratarse la cuestion, segun los principios generales del derecho administrativo basado en las condiciones ordinarias de un órden normal, mientras que la presente cuestion especialísima, debe ser examinada en el sistema anormal y transitorio de las facultades extraordinarias.

A partir de este principio, no tenemos que vagar por el extenso campo de consideraciones fluctuantes en un suelo movedizo; no, por el contrario, colocamos la cuestion en el

terreno que le es propio, el de las leyes de facultades extraordinarias que forman el ancho pedestal de la dictadura que acaba de cesar.

Debe, por tanto, formularse la cuestion en estos términos: ¿será revisable por el poder legislativo, la concesion para el ferrocarril de Veracruz á México, sin embargo de haber sido otorgada por la dictadura creada por la ley de 27 de Mayo de 63?

La ley mencionada y sus antecedentes, vienen á poner de manifiesto que el poder ejecutivo durante un largo período, ha ejercido una dictadura tan amplia y omnívota, como puede serlo un poder que no tenia mas límites que los que constituía la obligacion de conservar la independencia, la integridad del territorio, la forma de gobierno establecida en la constitucion, y los principios y leyes de reforma, así como la obligacion de no juzgar de negocios de interes particular, de no contrariar las prescripciones del título 4º de la constitucion, y de no admitir intervencion en los tratados, convenios ó convenciones diplomáticas que celebrara.

Tales antecedentes patentizan por sí solos, que ha sido de la competencia de la dictadura el conocimiento y resolucion de todo lo que estuviera comprendido en aquellas expresas restricciones, y por consiguiente, que menos para lo que estas prohibian, tenia facultades legítimas para todo lo demas que no le estaba prohibido.

Ahora, como notoriamente no está comprendida en las repetidas restricciones, la materia de la concesion á que se refieren las proposiciones que son objeto del presente voto particular, y como por otra parte, hay muchas y poderosas consideraciones de justicia y conveniencia pública para que no puedan ser mirados bajo el aspecto de inestabilidad, los numerosos y casi infinitos actos ejercidos por el ejecutivo, en virtud de facultades extraordinarias, véome por esto en el penoso caso de disenter de la opinion de la muy ilustrada y respetable mayoría de la comision.

Y acaso la respetabilidad notoria de los individuos que la forman, me habria arrastrado á adoptar su dictámen, desconfiando naturalmente de mi propia opinion, si no me impresionaran hondamente las razones que van expuestas, y el deseo ardiente de que se realicen grandes é importantes mejoras materiales, como la del ferrocarril, en que está vinculada la esperanza de la salvacion de nuestro infortunado país.

Por tan poderosas consideraciones, tengo la honra de someter á la deliberacion de la cámara el siguiente acuerdo económico:

«Se declara que el decreto de 27 de Noviembre último, en que el supremo gobierno de la república mexicana otorgó concesion para que la actual empresa pudiera continuar el camino de fierro de Veracruz á México, no puede ser revisado, para el efecto de derogarlo ó modificarlo, por contener un contrato celebrado por parte del gobierno, en virtud de facultades que no está comprendido en las restricciones de estas.»

Sala de comisiones. México, Febrero 20 de 1868.—*Isidro A. Montiel.*

Primera lectura, y que se impriman.

Se dió cuenta con el siguiente dictámen de la comision especial de la ley orgánica reglamentaria del art. 10 de la constitucion:

«La comision especial para reglamentar el art. 10 de la constitucion, tuvo á la vista un proyecto de ley sobre el particular; y usando de la libertad que tiene, ha adoptado parte del mismo, estableciendo algunas variaciones y adiciones, y así tiene el honor de presentarla á la cámara de representantes. Cree, como los autores del proyecto que han consultado, no tener la presuncion de que su idea sea perfecta, sino por el contrario, dudan de su insuficiencia; y mucho mas cuando que cuanto mas franco y mas universal quiere hacerse un principio, mas difícil es regularizarle una pauta para su perfecto ejercicio, pues los detalles ó modificaciones pudieran hacerlo ineficaz ó nugatorio.»

La comision que dictaminó en el congreso de 1862, expresó esta verdad: «que no es buena base la nomenclatura de las armas, que todos los dias varía; y estableció la de que constantemente se inventan nuevas armas ó reciben modificacion, por lo que se les varía el nombre.» Siguiendo, pues, la base de nomenclatura, á poco la ley no alcanzaria á las de nuevo invento.

En consecuencia, los que suscribimos, deseando como la anterior comision, combinar la libertad del art. 10 de la constitucion, con la garantía que la sociedad á su vez debe exigir de éste; que la portacion sea manifiesta, para prevenir así con el mútuo respeto no solo el abuso, sino hasta el uso de la artia, hacer proporcional la pena con la infraccion, y facultar á la autoridad política para ampliar ó restringir el derecho concedido al hombre, segun el estado que guarde la sociedad; y expuestas así las razones

del proyecto, y ofreciendo ampliarlas si necesario fuere, la comision somete á la deliberacion del congreso la siguiente

LEY REGLAMENTARIA

DEL ART. 10 DE LA CONSTITUCION, QUE DICE:

«Todo hombre tiene derecho de poseer y «portar armas para su seguridad y defensa. «La ley señalará cuáles son las prohibidas, y «la pena en que incurren los que las portan.»

1º Son armas prohibidas todas las de municion, los puñales, las dagas, verduguillos, cuchillos, tranchetes, y cualesquiera armas ó instrumentos que por su tamaño ó figura puedan portarse ocultamente.

2º Los instrumentos de artes y oficios que pudieran calificarse de armas prohibidas con arreglo al artículo anterior, pueden usarse por los que se ejercitan en el respectivo arte ú oficio durante el trabajo, y portarse solo cuando se vaya en vía para él ó se vuelva del mismo.

3º Todas las demas armas se podrán poseer, y pueden portarse en poblado, y fuera, con tal que se lleven manifiestas; pero de ninguna manera ocultas.

4º Los que portaren armas prohibidas incurrirán en una multa de cinco á trescientos pesos, ó sufrirán de uno á seis meses de prision rigorosa.

5º Los que lleven armas de las permitidas, pero ocultándolas, incurrirán en una multa de dos á cien pesos, ó sufrirán de tres á treinta dias de prision.

6º En los delitos de heridas ú homicidio, será circunstancia muy agravante la de haber hecho uso de armas contra persona desarmada, ó de arma prohibida.

7º La autoridad judicial es la única competente para conocer de los delitos de heridas ú homicidios. La política lo es solo para inquirir y castigar las infracciones que se cometan con la simple portacion de armas prohibidas.

8º Los jueces que conozcan de los delitos cometidos por personas armadas, cuidarán de exigir las multas que impongan, remitiéndolas á la autoridad municipal para que ingresen á su fondo para auxilio de hospitales y cárceles, y lo mismo hará la autoridad política con las que imponga en la parte que le corresponde, y en caso de no ser pagadas, cuidarán igualmente de hacer sufrir la prision respectiva señalada en esta ley.

9º Declarado un lugar en estado de sitio, no se portarán armas ningunas sino con licencia de la autoridad política, quien al expedirla, lo hará gratis.

10º Aun declarado un lugar en estado de sitio, pueden portar armas sin licencia, las autoridades, la policía, los jefes y oficiales del ejército y guardia nacional. Los individuos de la clase de tropa, solo estando en servicio y fatiga podrán portar sus armas respectivas.

11. Para seguridad del hogar doméstico se podrán tener en toda habitacion las armas permitidas para la defensa de la casa.

12. Las armas que por esta ley son permitidas, se considerarán como prohibidas en los casos de desafío.

Sala de comisiones del congreso de la Union. México, Febrero 21 de 1868.—*M. Rojo.—Luis G. Candiani.*

Primera lectura.

Se leyó un dictámen de la comision de puntos constitucionales, sobre la confirmacion de la ereccion del Estado de Coahuila, consultando que se remita á las legislaturas el decreto de 26 de Febrero de 64 y la iniciativa relativa, para los efectos de la fraccion III del art. 72 de la constitucion.

Primera lectura.

Tambien la tuvo otro dictámen de la misma comision de puntos constitucionales, que consulta se remita á las legislaturas de Jalisco y de Zacatecas, copia del expediente de la iniciativa de la diputacion de Aguascalientes, para que se le agreguen los cantones de Lagos y de la Barca, que hoy pertenecen á Jalisco, y el de Pinos que pertenece á Zacatecas, para los efectos de la fraccion III del art. 72 de la constitucion.

Se puso á discusion el dictámen de la primera comision de gobernacion, sobre una proposicion del C. Jesus López, consultando que el congreso se ocupe exclusivamente los viernes y los sábados en discutir las leyes orgánicas, no dando preferencia á otro negocio, á menos que la cámara lo declare urgentísimo por dos terceras partes de votos.

Despues de un ligero debate entre los CC. Siliceo y los miembros de la comision, y de una aclaracion hecha por la secretaria, fué aprobado el dictámen.

El C. Diaz Covarrubias, secretario, daba lectura á un dictámen de la segunda comision de hacienda sobre abolicion de alcabalas, cuando el C. Siliceo se acercó á la mesa y manifestó que siendo ese dia viernes,