

3.<sup>ER</sup> MEMORANDUM

PRESENTADO

POR LA COMPAÑIA

DE LOS

**FERROCARRILES SALITREROS**

AL

SUPREMO GOBIERNO

EN LA CUESTION SOBRE CADUCIDAD  
DE LOS PRIVILEJIOS.

---

SANTIAGO DE CHILE.

---

IMPRENTA DE LA REPÚBLICA DE JACINTO NUÑEZ.

---

Octubre de 1884.



B113 233375

3<sup>ER</sup> MEMORANDUM



# 3.<sup>ER</sup> MEMORANDUM

PRESENTADO

POR LA COMPAÑIA

DE LOS

## FERROCARRILES SALITREROS

AL

### SUPREMO GOBIERNO

EN LA CUESTION SOBRE CADUCIDAD  
DE LOS PRIVILEJIOS.



---

SANTIAGO DE CHILE.

IMPRESA DE LA REPUBLICA DE JACINTO NUÑEZ.

—  
Octubre de 1884.



---

## ÍNDICE.

---

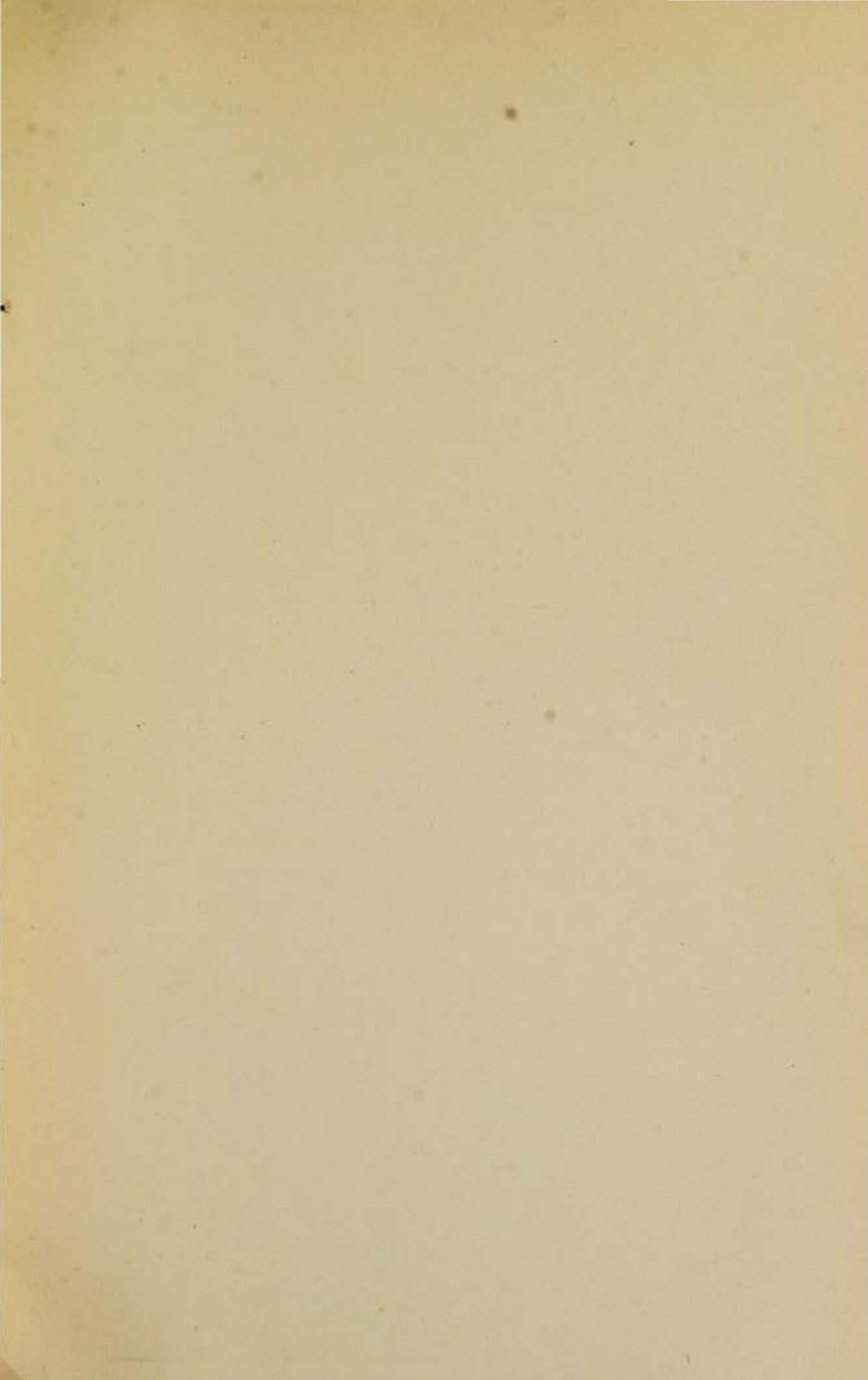
	Páj.
ADVERTENCIA.....	1
§ I Puntos en discusion.....	3
§ II Errores en que incurren los señores Campbell Jones i C. <sup>ª</sup> .....	5
§ III Excepcion de cosa juzgada.....	17
§ IV Privilejios que corresponden a la Compañía como cesionaria de Montero Hermanos.....	23
§ V Los privilejios de la Compañía no han caducado.....	39
§ VI Autoridad competente para declarar la caducidad.....	69
§ VII Intereses afectados en las cuestiones controvertidas.....	81

## ANEXOS.

I Plano de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua con sus ramificaciones.....	97
II Escrito presentando este Memorandum.....	99
III Informe del señor Gonzalo Búlnes, jefe político de Tarapacá sobre la cuestion de caducidad .....	101
IV Informe del señor Roberto Harvey, inspector de salitreras, sobre varios puntos relativos al ferrocarril de Patillos.....	133
V Solicitudes de la Compañía pidiendo alzamiento de la prohibicion de construir ramales.....	135
VI Sentencias de la Corte Suprema i del Tribunal de Responsabilidad de Lima, en una cuestion relativa a la moneda en que debian pagarse los fletes.....	139
VII Testos de doctrina i resoluciones judiciales chilenas, que demuestran que en Chile no hai jurisdiccion contencioso-administrativa para los asuntos que afectan los intereses fiscales.	153

---







---

## ADVERTENCIA.

---

En este Memorandum, necesitaremos hacer referencia a varias publicaciones a que han dado lugar, en época anterior, las cuestiones que hoy se debaten. Para facilitar esas referencias, designaremos del modo siguiente aquellas publicaciones:

**DOCUMENTOS:** el impreso titulado *Documentos de los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá*. Valparaiso, imprenta del Universo, 1883.

**OBSERVACIONES:** el cuaderno publicado en 1883 por la imprenta de La República, bajo el título de *Ferrocarriles de Tarapacá*, el cual comienza con el siguiente epígrafe: *Observaciones al Memorandum presentado por don Nicolas Liinnich a la Honorable Comisión informante*. Ese folleto lleva las firmas de don Adolfo Ibañez, como abogado, de don Carlos Swinburn, como representante de Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>, i de don Jorge W. Inglis, por sí.

**MEMORANDUM:** el folleto publicado por la imprenta de La República en julio de 1883, bajo el título de *Memorandum presentado por la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros a la Honorable Comisión*, etc.—Ese folleto lleva las firmas de don Ju-

lio Zegers, como abogado, i de don Nicolas Linnich, como representante.

2.º MEMORANDUM: el folleto publicado por la imprenta de La República en julio de 1883 bajo el título de *2.º Memorandum presentado por la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros a la Honorable Comisión*, etc.—Ese folleto lleva las firmas de don Julio Zegers, como abogado, i de don Nicolas Linnich, como representante.

RECOPILACION: el cuaderno publicado por la imprenta de La República en octubre de 1883 bajo el título de *Recopilacion de documentos relativos a los ferrocarriles de Tarapacá*.

CADUCIDAD: el cuaderno publicado por la imprenta de La República en agosto de 1884, bajo el título de *Ferrocarriles de Tarapacá i privilejio de Montero Hermanos*, el cual empieza con este encabezamiento: *Caducidad del privilejio*, etc.—Ese folleto lleva las firmas de don H. Zañartu, como abogado, i de don Cárlos Swinburn, como mandatario jeneral de Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>

---

EXCMO. SEÑOR:

Nicolas Linnich, por la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, contestando a la solicitud de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en que piden a V. E. que declare caducados los privilejios de que la Compañía goza i ha gozado largos años, respetuosamente digo: que en justicia i equidad, V. E. se ha de servir negar lugar a dicha solicitud, i declarar subsistente el decreto de 13 de agosto de 1881, en el cual se resolvió que los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> debian ocurrir a los tribunales de justicia.

I

**Puntos en discusion.**

Los solicitantes sostienen i tratan de justificar cuatro puntos capitales:

1.º Que los privilejios o concesiones otorgadas en 1868, 1869 i 1871 por el gobierno del Perú a Montero Hermanos fueron trasferidos por éstos, nó en parte sino en su totalidad, a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú;

2.º Que esos privilejios han caducado por no haber cumplido los concesionarios con una parte de las obligaciones que eran condicion de su existencia;

3.º Que la declaracion de caducidad debe ser hecha por V. E., quedando sin embargo sujeta la misma cuestion a la resolucion de los tribunales de justicia;

4.º Que consideraciones de interes público i de equidad, aconsejan que V. E. haga la declaracion previa de caducidad.

He de hacerme cargo i de ocuparme especialmente de cada uno de los puntos enunciados, i ademas he de demostrar que esta cuestion, que se presenta con aspectos de novedad, no es sino la reproduccion de cuestiones suscitadas, dilucidadas i resueltas en varias ocasiones; habré tambien de hacer las rectificaciones necesarias a los escritos de los solicitantes.

---

## II

### Errores en que incurren los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Antes de entrar a la discusion de los puntos capitales, escúseme V. E. que haga notar algunos errores de hecho i contradicciones graves en que han incurrido los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> Ello ha de manifestar que esa casa se cuida ménos de ser exacta, que de consultar sus intereses; i ha de inclinar tambien el ánimo de V. E. a dar crédito a mis afirmaciones en los puntos controvertidos.

En el folleto sobre *Caducidad*, Campbell Jones i C.<sup>a</sup> han incurrido en graves errores.

En la páj. 10, último aparte, afirman que Montero Hermanos quedaron obligados a ejecutar i concluir las diversas ramificaciones para unir las salitreras de la provincia, en el término de un año, i en las pájinas siguientes discurren sobre esa base. Aquel aserto es inexacto, porque el plazo de un año fué prorogado por treinta meses en 20 de abril de 1872. Este hecho se encuentra comprobado en la páj. 27 del mismo folleto sobre *Caducidad*; i ha sido reconocido por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en la discusion habida ante la comision nombrada por V. E. en 15 de mayo de 1883.

Voi a rectificar otro error de hecho, error manifiesto, inesplicable e inescusable, por 'versar sobre hechos de que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> tienen el mas perfecto conocimiento.

Aseguran esos señores en el folleto citado: que permanecen *aisladas del ferrocarril gran número de salitreras* (2.<sup>o</sup> aparte de páj. 12); que el ferrocarril de Iquique, hasta fines de 1883, tenia por término la oficina de *San Donato, quedando así fuera del alcance de toda línea férrea, los distritos de Huara i el de Agua Santa* (3.<sup>er</sup> aparte de páj. 14); que prolongado el ferrocarril de Iquique hasta *San Donato*, se pretende imponer el privilejio respecto de todas las otras salitreras que se hallan mui distantes i *a donde no llega ninguna ramificacion del ferrocarril* (4.<sup>o</sup> aparte de páj. 20); *que las ramificaciones del ferrocarril de Iquique se han llevado solo hasta la salitrera San Donato, en donde se ha detenido el trabajo desde hace muchos años, quedando un gran número de salitreras i una estension mui considerable en donde no existe ni trazo de línea férrea* (1.<sup>er</sup> aparte de páj. 27); que en la actualidad, *solo se ha llevado la obra de la ramificacion hasta San Donato,..... quedando así un gran número de salitreras..... a donde no ha alcanzado aun el ferrocarril* (2.<sup>o</sup> aparte de páj. 40).

En esa série de párrafos, i en otros que omito en favor de la brevedad, se asegura: 1.<sup>o</sup> que *Agua Santa i Huara* están fuera del alcance de toda línea férrea; 2.<sup>o</sup> que la línea de Iquique solo llega por el norte, hasta *San Donato*; i 3.<sup>o</sup> que un gran número de salitreras permanecen aisladas del ferrocarril i que queda una estension mui considerable en donde no existe ni trazo de ferrocarril.

Esas tres afirmaciones son falsas. Ruego a V. E.

que escuse la dureza de la palabra en mérito de su exactitud.

La salitrera *Agua Santa* tiene un ramal del ferrocarril de Pisagua desde 1878. Campbell Jones i C.<sup>a</sup> han reconocido ese hecho, que no puede negarse porque subsiste hoi. En su folleto *Observaciones*, se lee:

En lo referente a la línea de Negreiros, diósele ese carácter a la que se construyó hasta *Agua Santa*, la cual se llevó a cabo mediante la garantía de su costo otorgada por Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, que se comprometió a pagarlo i lo pagó en efecto con los fletes de la produccion (páj. 32.)

El mismo hecho aparece confirmado en el informe suscrito por los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, como miembros de la comision nombrada por V. E. en 15 de mayo de 1883 para dictaminar sobre las solicitudes relativas a los ferrocarriles de Tarapacá. En ese informe se lee, entre otras circunstancias que hacen presumir la vijencia del privilejio de 1869, lo siguiente:

2.<sup>a</sup> El haberse llevado a cabo por la Empresa, con el consentimiento de los que ahora son adversarios del privilejio, la union de sus salitreras con la línea de Pisagua, como si aquella hiciese la obra ejercitando su derecho; circunstancia que, si no es un reconocimiento formal de dicho privilejio, como lo pretende la Empresa, importa al ménos un indicio de tal reconocimiento. Así sucedió con la oficina de *Agua Santa*, de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, habilitada por éstos en 1877, sin que se les ocurriera entónces, a pesar del gran interes que en ello han tenido siempre, por convenir así a su mas económica produccion, pedir a la Empresa una línea especial si no se admitia la vijencia de las concesiones del 69 i del 71, i sí la del 68, o solicitar del Congreso privilejio o permiso para construir i explotar de su cuenta dicha línea, dada la caducidad de todos aquellos favores. (*Recopilacion*, páj. 88.)

Es tambien inexacto que la línea de Iquique solo llegue, por el norte, hasta *San Donato*. La línea llega

actualmente hasta *Tres Marias*, que es la salitrera mas importante del distrito de *Huara*, i que está quince millas mas al norte de *San Donato*.

Es finalmente inexacto que haya un gran número de salitreras sin ferrocarril i una estension mui considerable sin trazo de línea. La línea de Iquique llega a *Tres Marias*, i la de Pisagua a *Agua Santa*, *Puntunchara* i *Progreso*; i entre *Tres Marias* i *Progreso* solo media una distancia de siete millas. De modo que toda la zona salitrera que media entre Iquique i Pisagua está recorrida de norte a sur por ferrocarriles, con numerosos ramales, i solo hai que construir una estension de siete millas para verificar la union completa de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua.

Esa union la solicita la Compañía desde que se ha establecido un régimen regular en la industria salitrera, apesar de que esa obra no es una condicion de los privilejios.

Me permito rogar a V. E. que pida informe sobre los hechos controvertidos ántes de continuar la tramitacion de este asunto. La Compañía no debe quedar bajo el peso de afirmaciones tan desfavorables como inexactas, i es ya tiempo de que se cierre la puerta a aseveraciones que no consultan el respeto que se debe a la autoridad, ni la verdad que se debe a todo el mundo, incluso los contendores.

Paso a hacer notar otro error.

Los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> dicen:

Las tarifas que cobra el ferrocarril son las que se permiten por el artículo 13 de la concesion de 11 de julio de 1868 respecto de los ferrocarriles de Iquique; i si es cierto que éstas pueden modificarse, debe hacerlo el Gobierno, de acuerdo con la *Empresa*, artículo 17 del decreto de 26 de octubre de 1871.

Desde que se fijó la tarifa hasta la fecha no se ha hecho modificación, ni la Empresa prestará su acuerdo, no obstante que desde muchos años el producto líquido del ferrocarril equivale a un ochenta por ciento del capital, mas o ménos. (Folleto sobre *Cacidad*, 3.º i 4.º aparte de páj. 22.)

El art. 13 del decreto recordado dice:

El máximum de la tarifa que habrá de observarse por la Empresa será el siguiente:

Fletes: por cada quintal de carga, por milla, uno i medio centavos.

Sabe V. E. i todos los que conocen dichos ferrocarriles que desde principios de 1881, la Empresa no ha cobrado sino un flete de un centavo por quintal i por milla al tipo de 36 peniques por peso i limitado a cuarenta i cinco centavos, cualquiera que sea la estension. Ese flete era el que se cobraba con corta diferencia cuando las armas chilenas ocuparon el territorio de Tarapacá i es el mismo que se ordenó cobrar en decreto de 17 de junio de 1881, que dice:

Decreto de la Comandancia Jeneral de Armas sobre fletes.

Iquique junio 17 de 1881.

Vista la solicitud que precede i las instrucciones especiales del Supremo Gobierno, he acordado i decreto:

Núm. 2454.—Concédese la autorizacion suficiente a la Compañía de Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá, para que, desde el 1.º de julio próximo venidero, pueda cobrar sus fletes a razon de un centavo por quintal i por cada milla, siempre que la distancia no esceda de cuarenta i cinco millas; pero en este caso de esceso cobrará el flete correspondiente a dichas cuarenta i cinco millas; entendiéndose que dicho pago se hará al cambio fijo de treinta i seis peniques por peso. Anótese.—*Alfonso*. (*Sesion del Senado* de 13 de diciembre de 1882.)

No se concibe que incurra en tamaños errores e inexactitudes una sociedad que cita el decreto de 1868 i

que por consiguiente debe conocerlo, i que a la vez paga i ha pagado durante largos años el flete de un centavo.

No quiero detenerme en la afirmacion que contiene el último de los párrafos que acabo de trascribir sobre las utilidades líquidas que reporta la Empresa, i que los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> hacen subir a un 80% del capital.

En los ferrocarriles de Tarapacá se han invertido cerca de quince millones de pesos oro, i si fuera exacta la afirmacion de que me ocupo, la Empresa tendria una utilidad líquida anual de doce millones de pesos oro.

Es sabido i consta en la Estadística Comercial de Chile que el salitre esportado ha sido:

En 1880 quintales españoles.....	2.583,101
En 1881   »           »           » .....	4.560,440
En 1882   »           »           » .....	8.279,319
En 1883   »           »           » .....	10.797,875

Es tambien un hecho que el único ramo productivo de los ferrocarriles de Tarapacá es el transporte del salitre; que el máximum del flete medio no puede calcularse sino en cuarenta centavos; i que los gastos de todo ferrocarril se calculan como mínimum en el 50 por ciento de los productos brutos.

Los datos consignados bastan para evidenciar la hipóbole manifiesta que hai en los cálculos de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Todavía otra inexactitud.

En la página 15 del folleto sobre *Caducidad*, dicen los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>:

Con la circunstancia de que estos injentes capitales se sustraen a la industria del pais i van todos a Europa; i todavía mas, que

están exentos de todo jénero de contribucion a favor de los intereses de la nacion, artículo 12 del decreto de 1871.

La Compañía ha pagado, desde que el territorio de Tarapacá fué ocupado por autoridades chilenas, todas las contribuciones que han rejido en aquel territorio: ha pagado la contribucion de aduanas por las locomotoras i los materiales de construccion, i ha pagado tambien el impuesto municipal que con el nombre de contribucion de industria se ha cobrado en Tarapacá en reemplazo de la contribucion sobre haberes. Así consta del certificado que adjunto como anexo, i ello puede ademas ser perfectamente esclarecido por los informes que V. E. se digne pedir.

En la página 8, Campbell Jones i C.<sup>a</sup> recuerdan e invocan en su favor, como un caso análogo que debe servir de norma para resolver la cuestion pendiente, la resolucion dictada por el gobierno del Perú a propósito de una solicitud hecha por don Juan Williamson para construir una línea férrea entre Iquique i el distrito central de La Peña, i trascriben el decreto de 31 de marzo de 1871 que declaró: que Montero Hermanos gozaban del derecho de preferencia para establecer cualquier camino de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones propuestas por otro empresario, i que habiendo hecho uso de ese derecho, se concedia a Montero Hermanos el permiso solicitado por Williamson bajo las mismas bases i condiciones propuestas por éste, añadiéndose que si los concesionarios no comenzaban o no concluian la obra en los términos estipulados, quedaria sin efecto la concesion i sin valor ninguno la preferencia que se les otorgó en el contrato del ferrocarril de Iquique a la Noria.

Esa referencia está truncada, i de tal modo, que de ella resulta que los concesionarios de los ferrocarriles de Tarapacá solo tendrian un derecho de preferencia respecto de nuevas líneas, siendo que el caso de Williamson prueba con evidencia que, ademas de ese derecho, los concesionarios tienen privilegio esclusivo para construir líneas entre las salitreras i la costa, sin que esas obras puedan construirse por otros.

Campbell Jones i C.<sup>a</sup> que han trascrito el decreto de 31 de marzo de 1871, debieron para ser exactos i no inducir temerariamente en error, trascribir el decreto de 10 de febrero de 1872, dictado tambien por el Gobierno del Perú, i que dice:

Denegacion de las peticiones de don Juan Williamson.  
Ministerio de Gobierno, Policía i Obras Públicas.

Lima, 10 de febrero de 1872.

Visto este espediente en que don Juan Williamson solicita permiso para hacer por su cuenta un ferrocarril de mocion animal que partiendo del pueblo de Iquique vaya a terminar en el distrito central de La Peña, en la provincia de Tarapacá, i teniendo en consideracion:

Que en virtud del derecho de preferencia acordado a Montero Hermanos por decreto de 11 de julio de 1868, se han sustituido éstos en la empresa segun lo resuelto en 1.<sup>o</sup> de setiembre último;

Que no obstante esto ha insistido Williamson en que se le conceda licencia para ejecutar el mismo camino como propiedad privada;

Que la indicada obra no puede reputarse privada desde que el proponente no la hará en terreno de su esclusiva propiedad i desde que pide se le deje a su arbitrio fijar la tarifa de fletes, lo que demuestra claramente la explotacion pública que quiere establecer;

Que posteriormente ha solicitado Williamson se interprete la cláusula 28 del contrato de 11 de julio de 1868, sobre la preferen-

cia concedida a Montero Hermanos para hacer vias férreas que se propongan en esa provincia;

Que dicha cláusula es muy clara i terminante i no puede alterarse sin consentimiento mutuo de las partes, o por las causas que la lei establece para la rescision de los contratos;

Que ella se estipuló de una manera temporal con el propósito de asegurar la realizacion de las obras propuestas;

Que apoyados en esta concesion i en la acordada por decreto de 26 de octubre próximo pasado, Montero Hermanos han llevado a cabo las principales i costosas obras que actualmente están produciendo sus provechosos resultados en esa parte del territorio peruano; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia,

Se declaran sin lugar las peticiones de don Juan Williamson.

Regístrese i archívese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María*.—*(Documentos, páj. 68.)*

El decreto de 26 de octubre, a que se alude en el que se acaba de transcribir, dice así en su cláusula 3.<sup>a</sup>:

El Gobierno concede a la Empresa, para la explotacion de los mencionados ferrocarriles, privilejio esclusivo por el término de veinticinco años, por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor, o la naturaleza de la via, entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i cualquier punto de la costa. *(Documentos, páj. 61.)*

En la narracion de los solicitantes, faltan ademas los decretos siguientes:

Ministerio de Gobierno, Policía i Obras Públicas.

Lima, julio 10 de 1872.

Vista esta solicitud de Montero Hermanos, i teniendo en consideracion :

Que por la cláusula 3.<sup>a</sup> del decreto de 26 de octubre último, se les concedió privilejio para hacer las ramificaciones de los ferrocarriles de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, entre los que está comprendida la que debe unir el distrito central de La Peña con la línea férrea de Iquique;

Que los permisos otorgados en 31 de marzo i 1.º de setiembre de 1871 para hacer una via directa de mocion animal entre Iquique i la Peña, carecen de objeto desde que se está realizando dicha via de mocion a vapor, lo que indudablemente satisfará en mas alta escala las exigencias del comercio i la industria del referido distrito,

Se declara:

Que los espresados Montero Hermanos están exonerados de las obligaciones que se les impuso por los decretos de 31 de marzo i 1.º de setiembre citados, i en su consecuencia, cancelense las escrituras que al efecto se otorgaron.

Pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes.

Comuníquese i rejístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María*.—*(Documentos, páj. 79.)*

Dirección de Obras Públicas.

Lima, agosto 7 de 1877.

Visto el recurso de don Fernando Lopez, en el que manifiesta: que habiéndose sustituido Montero Hermanos en las concesiones otorgadas a Williamson, en 31 de marzo i 1.º de setiembre de 1871, referentes a la construccion de un ferrocarril de mocion animal, entre el puerto de Iquique i el distrito central de La Peña, quedaron por el mismo hecho sujetos al cumplimiento de las obligaciones consignadas en las referidas concesiones, siendo una de las esenciales la designacion de las tarifas para la carga, fijada en 36 centavos por quintal en todo el trayecto de la línea para la bajada, i 30 centavos la subida, pidiendo en consecuencia que sean estas tarifas a las que se sujete Montero Hermanos, en vez de 50 centavos que ántes ha cobrado i 66 que exige en la actualidad. Vistos los antecedentes de la materia, en los que se registra el supremo decreto de fecha 10 de julio de 1872, por el que se exoneró a Montero Hermanos de las obligaciones que les imponian las referidas supremas resoluciones de 31 de marzo i 1.º de setiembre de 1871, i se ordenó que el Ministerio de Hacienda cancelase las respectivas escrituras, se declara: no há lugar al reclamo; i en consecuencia, se dispone: que las tarifas de fletes i pasajes entre Iquique i La

Peña, no pueden ser otras que las aprobadas para la línea entre Iquique i la Noria, sin que les sea permitido a los referidos Montero Hermanos alterarlas en la línea del distrito de La Peña.

Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Buendía*.—*(El Peruano de 13 de agosto de 1877.)*

Con los decretos trascritos queda manifestada la inexactitud flagrante en que han incurrido Campbell Jones i C.<sup>a</sup> al asegurar que la Compañía, segun las resoluciones del gobierno peruano, no tiene sino un derecho de preferencia para la construccion de líneas férreas en Tarapacá. Resulta de esos decretos que la Compañía puede oponerse a la construccion de toda línea que tenga por objeto unir las salitreras con la costa.

Invocando en su favor Campbell Jones i C.<sup>a</sup> el decreto de 31 de marzo de 1871, reconocen la fuerza i eficacia de las resoluciones del gobierno peruano, i deben necesariamente aceptar la fuerza i los efectos de los decretos posteriores que derogaron el de 31 de marzo i reconocieron el privilejio en la parte que prohíbe la construccion de líneas entre las salitreras i la costa.

No dudo por un momento que V. E. en vista de los antecedentes a que me refiero, habrá de reconocer que los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> han incurrido en una serie de errores graves e inesplicables en su folleto sobre *Caducidad*.

Si la mas lijera duda asistiera a V. E. sobre la completa exactitud de mis afirmaciones, insisto en rogar a V. E. que, ántes de proseguir la tramitacion de este asunto, pida a los funcionarios a quienes corresponda que informen sobre todos i cada uno de los puntos a que acabo de llamar la atencion.

Sin que esos puntos tengan una importancia directa i decisiva en la cuestion capital que se debate, ellos pa-

recen calculados para fomentar antipatías contra la Compañía i para inclinar el ánimo en favor de sus contendores. Debo, pues, insistir en que esos errores e inexactitudes desaparezcan a fin de que la discusión se mantenga en el terreno de la verdad i pueda llegar a soluciones de justicia.

---

### III

#### Escepcion de cosa juzgada

Contra la peticion de caducidad obsta la escepcion de cosa juzgada.

No es ésta la primera vez que los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> deducen la peticion espresada. Esta es la tercera repeticion de una misma solicitud, discutida i resuelta en dos ocasiones. I lo que hoi se pretende no es solo que V. E., por tercera vez, resuelva un asunto dos veces resuelto, sino tambien que esa resolucion se dicte en un sentido diametralmente opuesto al que tuvo en ocasión anterior. I esto se pide sin esponer un solo hecho nuevo i sin aducir una sola nueva consideracion de derecho que pudieran cohonestar tan raro e inusitado procedimiento.

A principios de 1881, Campbell Jones i C.<sup>a</sup> solicitaron que se les permitiera construir un ferrocarril de sangre entre Agua Santa i Caleta Buena, alegando que los privilejios de la Compañía habian caducado. Otorgado el permiso sin audiencia ni conocimiento alguno de la Compañía, se dedujo oposicion por parte de ésta tan pronto como se publicó el decreto de concesion, i el Gobierno de V. E., con conocimiento de las alegaciones de las partes, dictó la siguiente resolucion:

Santiago, agosto 13 de 1881.

Vista la anterior solicitud de don Herberto J. Griffin, quien, como representante de los acreedores ingleses de Montero Hermanos, pretende que la concesion hecha a los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> para construir un ferrocarril de sangre entre Agua Santa i Caleta Buena, en el territorio de Tarapacá, hiere los intereses de sus representados, por cuanto las concesiones en virtud de las cuales fueron construidos los ferrocarriles existentes en Iquique i Pisagua, dan a los dueños de ellos privilejio esclusivo para establecer durante cierto tiempo, no terminado todavía, vias férreas en la provincia de Tarapacá;

Habiéndose por presentada esa oposicion i considerando que el permiso concedido a los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> fué sin perjuicio de tercero i hasta nueva resolucion suprema,

He acordado i decreto:

Suspéndense los efectos del referido decreto de 18 de julio del presente año, hasta que, regularizada la situacion política de aquellos territorios por un tratado de paz o por la lei, la autoridad judicial resuelva esta cuestion que se ha hecho contenciosa en virtud de la oposicion del espresado Griffin.—Tómese razon i comuníquese.—PINTO.—*Manuel Recabárren.* (*Diario Oficial*, número 1312.)

A fines del mismo año 1881, el señor don José Francisco Vergara, ministro del Interior en esa época, promovió *en el seno del Gobierno*, la misma cuestion, i *con porfiado ahinco trató de expedir una resolucion administrativa...* con ocasion de *la solicitud de Campbell i Jones*, en el sentido de permitir a éstos la construccion de un ferrocarril en Tarapacá, sin respetar los privilejios de la Compañía, que él consideraba estinguidos.

Habiendo ofrecido dudas la idea del señor don José Francisco Vergara, V. E. encargó al señor ministro de Justicia que la estudiara en su faz legal. Hecho esto en vista de los antecedentes suministrados por el señor don José Francisco Vergara, el señor ministro de Justicia formuló una memoria en que arribaba a la siguientes con-

clusiones: que por entonces no se podía entrar a hacer concesiones a firme; i que por lo que tocaba a los derechos que los señores *Montero Hermanos* alegaban para oponerse a la solicitud de los señores *Campbell i Jones*, no era el Gobierno sino los tribunales de justicia la autoridad llamada a resolver la cuestion.

*El señor Vergara* (don José Francisco) se sublevó contra estas consideraciones legales, considerándolas como quisquillas de abogado.

Esta relacion está casi literalmente tomada de la sesion celebrada por el Honorable Senado en 13 de diciembre de 1882, i las palabras tarjadas son copia de las que pronunció el señor Ministro de Justicia.

Parece que los señores *Campbell Jones i C.<sup>a</sup>* perseveraron en su jestion, porque en diciembre de 1882 el señor don José Francisco Vergara llevó ante el Honorable Senado, las mismas cuestiones que habia suscitado en el seno del Gobierno. En las sesiones de 11 i de 13 del espresado diciembre, dicho señor sostuvo que los ferrocarriles de Tarapacá no podian cambiar de dominio sino con la aprobacion del Gobierno; que los privilejios de esas líneas habian caducado, i que el Gobierno debia apresurarse a declarar la caducidad. Sostuvo tambien que la declaracion que solicitaba era urgente porque sin ella quedaría estéril la conquista de aquel territorio.

Me llevaria mui léjos la demostracion de los errores que padeció el honorable señor Vergara en aquella ocasion. Basta por ahora a mi propósito tomar nota de que esas cuestiones se produjeron ante el Honorable Senado, i recordar que tanto los señores Ministros del Interior i de Justicia, como el señor don Manuel Recábárrén, que habia intervenido como ministro en las cuestiones anteriores, protestaron contra las doctrinas

sostenidas por el señor don José Francisco Vergara, ofreciendo únicamente estudiar algunas de ellas.

Por cuarta vez, Campbell Jones i C.<sup>a</sup> reprodujeron sus pretensiones ante V. E. a principios de 1883. En sus escritos alegaban que todos los privilejios concedidos a Montero Hermanos i trasferidos por éstos a la Compañía Nacional, habian caducado, i solicitaban que V. E. hiciese concesiones para la construccion de nuevas líneas, reservando a los tribunales de justicia resolver si los privilejios estaban o nó vijentes. V. E. nombró en 15 de mayo de 1883 una comision especial compuesta de tres miembros del Honorable Senado i de cinco señores diputados. Seis de los ocho miembros dieron informe, i aunque hubo disentiimiento sobre si V. E. debia o nó otorgar concesiones, reinó completo acuerdo sobre que competia esclusivamente a los tribunales de justicia resolver si los privilejios estaban o nó vijentes.

V. E. en 8 de enero del presente año, en vista de esos informes, negó lugar tanto a las solicitudes de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> como a otras del mismo carácter, insinuando que las cuestiones que se habian suscitado debian ser resueltas por los poderes constitucionales.

La serie de jestioness hechas por Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, ya de un modo directo, ya indirectamente, i las diversas resoluciones dictadas sobre ellas, establecen una escepcion de cosa juzgada con caractéres especiales de acierto i de verdad, atendida la competencia especial i el número i carácter de las personas que han contribuido con su dictámen o con su fallo a establecer esa escepcion.

Bien pudiera, por consiguiente, la Compañía ampa-

---

rarse bajo resoluciones que revisten tales caracteres de credibilidad i de acierto, ya que la cuestion actual no es sino una reproduccion de las jestioncs anteriores, pues concurre con ellas en el punto capital de haber caducado los privilejios i solo difiere en la forma.

A pesar de todo, he de reproducir i de ampliar en este escrito todas las consideraciones i antecedentes que en otra ocasion he aducido.



---

#### IV

##### **Privilejios que corresponden a la Compañía como cesionaria de Montero Hermanos.**

Para discurrir con acierto sobre la cuestión de caducidad es indispensable determinar qué privilejios se otorgaron a Montero Hermanos, i qué parte de ellos fué cedida a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.

El decreto de 11 de julio de 1868 otorgó a Montero Hermanos privilejio esclusivo, por el término de 25 años, para construir i explotar un ferrocarril entre el puerto de Iquique i las salitreras de la Noria; i un derecho de preferencia para establecer cualesquiera caminos de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones en que se propusieran por otros empresarios, durante el término del privilejio. (*Documentos*, páj. 44, cláusulas 1.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> i 28.)

El decreto de 18 de mayo de 1869, otorgó a la misma sociedad privilejio esclusivo, por el término de 25 años, para construir i explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i demas salitreras del norte de la provincia de Tarapacá hasta Pampa Negra i Negreiros en el sur, con las ramificaciones que fuesen necesarias; i fijó para la conclusion de la línea

principal un término de tres años, dejando libre o fuera de ese término la construcción de los ramales. (*Documentos*, páj. 53, cláusulas 1.<sup>a</sup> i 3.<sup>a</sup>)

Por decreto de 26 de octubre de 1871, se otorgó todavía a Montero Hermanos privilejio esclusivo, por el término de 25 años, para explotar todas las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, *por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i cualquier punto de la costa.* (*Documentos*, páj. 64, cláusula 3.<sup>a</sup>)

El mismo decreto otorgó tambien privilejio esclusivo para la construcción i explotacion de una línea entre la Noria i la frontera boliviana, estableciendo durante el término del privilejio la prohibicion de construir línea alguna entre la costa i la frontera de Bolivia correspondiente a la provincia de Tarapacá; pero esta parte de la concesion de 1871 no debe tomarse en cuenta, porque ella no fué materia de las cesiones que Montero Hermanos hicieron a la Compañía Nacional, sino que por el contrario fué espresamente esceptuada, como lo demostraré mas adelante.

En resúmen, los privilejios hoi vijentes i de que es cesionaria la Compañía Nacional se reducen:

1.º A la explotacion de las líneas de Iquique i Pisagua, i de sus ramales, con prohibicion de que otros construyan ferrocarril entre las salitreras a que se dirijan aquellas líneas i cualquier punto de la costa;

2.º A un derecho de preferencia para construir cualesquiera otras líneas en Tarapaca, debiendo hacerlas los concesionarios actuales bajo las mismas condiciones que se propusieren por otros empresarios.

Considerados en globo, esos privilegios no difieren en punto capital de los que se acostumbra conceder.

El derecho de preferencia es casi nominal, desde que las condiciones a que deben someterse las nuevas líneas no son fijadas por los privilegiados sino por cualquiera persona que tenga interes en la construccion. Esa preferencia tampoco afecta los derechos de la industria o del Estado, porque ella no impide ni estorba la construccion de ningun ferrocarril que sea reclamado por una necesidad efectiva i que sea realizable con probabilidades de éxito.

Cuando se ha dicho que los privilegios eran un obstáculo para la construccion de cualquiera ferrocarril en Tarapacá, se ha incurrido en grave i manifiesto error. Prueba evidente, i la mejor prueba de que el derecho de preferencia carece de importancia i de eficacia, es que la Compañía a quien ese derecho pertenece como cesionaria de Montero Hermanos, no tendrá inconveniente alguno para renunciarlo el mismo dia en que se reconozcan sus otros derechos. Hago sobre este punto declaracion formal.

Eliminado el derecho de preferencia, no queda en realidad sino el privilegio para explotar las líneas férreas entre las salitreras i la costa, con prohibicion de que se construyan otras líneas entre las salitreras i la costa.

Esto, i solo esto, constituye el privilegio de la Compañía; i atendidas las condiciones especiales del territorio de Tarapacá, semejante privilegio es análogo al que se concede a todo empresario de ferrocarril.

Los ferrocarriles de Tarapacá no se construyeron para unir centros de poblacion sino para dar salida a los salitres que se producian en algunas zonas interiores. Si el privilegio se hubiera limitado a la explota-

cion de líneas entre esas zonas i un punto determinado de la costa, tal privilejio habria sido nugatorio, nominal i efímero. A pocos metros de la línea construida habria podido tenderse otra, dirigida tambien a la costa, i de ese modo se habria anulado el privilejio.

Las personas que atacan los privilejios olvidan esas condiciones especialísimas.

En resúmen: los privilejios de la Compañía nada tienen que contrarié los intereses fiscales o industriales, o que coarte el desarrollo i progreso de Tarapacá; son análogos a los que se otorgan i han otorgado en Chile i en otros paises. Ellos no importan sino la prohibicion de construir ferrocarril para salitreras que lo tienen o que lo tendrán el dia que se quiera.

Si se suprime esa circunstancia, esto es, la prohibicion de líneas entre las salitreras i la costa, desaparece el privilejio; porque en las condiciones especiales i escepcionales de aquel territorio, iguales efectos produce un ferrocarril a Iquique que otro a Caleta Buena, a Mejillones o a Pisagua: todos ellos i cualquiera de ellos no tendrán otro objeto que el de llevar los salitres a la costa, i no tendrán otra vida que la que le den los salitres.

La concesion que la lei de 17 de enero último ha hecho a la Compañía de Antofagasta, prohibiendo toda otra línea en una estension de 130 quilómetros, es, me parece, un buen testimonio de mis asertos.

Será oportuno dilucidar aquí otra cuestion que se roza directamente con la estension de los privilejios que defiende la Compañía, i que ha sido materia de controversia: me refiero a la exclusion que de la línea a Bolivia se hizo en la cesion de los privilejios; en otros térmi-

nos, voi a demostrar que la Compañía no es cesionaria de la parte de la concesion de 26 de octubre de 1871, relativa a la obligacion de construir una línea entre la Noria i Bolivia i a un privilejio correlativo.

Campbell Jones i C.<sup>a</sup> han discurrido durante largo tiempo aceptando que Montero Hermanos no cedieron a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, sino una parte de los derechos i obligaciones que tenian en virtud de las concesiones del gobierno peruano; pero en su folleto sobre *Caducidad*, sostienen i pretenden probar que aquella cesion comprendió todos los derechos i obligaciones de Montero Hermanos. Esa afirmacion tiene por objeto robustecer el argumento de que la caducidad del privilejio relativo a Bolivia importa la caducidad de la concesion relativa a los ramales de la Noria; i que habiendo pesado sobre la Compañía tanto la obligacion de construir la línea a Bolivia como los ramales, la falta de cumplimiento en lo relativo a la línea a Bolivia hace caducar toda la concesion de 1871.

Despues de citar algunas cláusulas de un contrato celebrado entre los dueños de los ferrocarriles i sus acreedores, cláusulas que nada significan porque no tratan de la cosa cedida, sino de estipulaciones jenerales relativas a empréstitos, dicen lo siguiente:

Vistos estos contratos, necesariamente habrá de reconocerse que la cesion de Montero Hermanos a la Compañía ha sido total; i con tal claridad, que se ha tenido el cuidado especial de hacer el detalle i mencion de cada una de las concesiones, espresándose que la Compañía quedaba obligada a todo lo que fuere necesario *hacer para conservar las referidas concesiones i cuanto ellas comprendan.*

La autorizacion del privilejio de 26 de octubre de 1871, comprende la prolongacion de la línea principal hasta la frontera de Bolivia que mas convenga, prohibiéndose tambien durante el pri-

vilejio toda otra línea férrea entre la costa perteneciente a la provincia de Tarapacá i la frontera. Arts. 1.º i 3.º del contrato citado.

Por consiguiente, bajo ningun pretesto puede la Compañía sostener que la cesion haya sido parcial, limitada solo a la explotacion de los ferrocarriles de Pisagua e Iquique, con lo cual se fracciona los términos del privilejio autorizado en 1871, i se contraría abiertamente las declaraciones precisas que se pactan en la cesion.

Sobre esto no puede ofrecerse discusion posible, sino aceptar honradamente la espresion de los contratos. (Folleto sobre *Cauducidad*, pájs. 25 i 26.)

Me será fácil justificar que Montero Hermanos nunca cedieron a la Compañía Nacional la parte de sus privilejios relativa a la línea entre la Noria i Bolivia.

Voi a recorrer todos los contratos celebrados entre Montero Hermanos i la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, i espero producir el convencimiento absoluto de que la línea a Bolivia no fué materia de ninguno de esos contratos, sino parte espresamente escluida en todos ellos.

En los Estatutos de la Compañía Nacional de Ferrocarriles Salitreros del Perú formados en 1873, figura esta cláusula:

3.ª—La Compañía se propone los siguientes oójetos:

Adquirir las concesiones siguientes otorgadas por el gobierno del Perú, a saber: (1.º) Una concesion de fecha 11 de julio de 1868, para la construccion i explotacion de un ferrocarril, desde el puerto de Iquique al distrito del nitrato de soda de la Noria, en la provincia de Tarapacá, escepcion hecha del muelle i de las obras mencionadas en el artículo 11 de dicha concesion i el terreno correspondiente al uso del muelle, casa, oficina, etc., que no pase de un diez por ciento de los terrenos propiedad de los señores Montero Hermanos, en las inmediaciones del muelle, si bien reservándose la Compañía el derecho de utilizarlas, mediante el pago de un diez por ciento ménos de las tarifas que se establezcan para los mas favorecidos; (2.º) Otra concesion de fecha 18 de mayo de

1869, para la construccion i explotacion de un ferrocarril, desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, i a otras explotaciones de nitrato de soda en la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros, al sur, con las ramificaciones necesarias, con escepcion del muelle de Pisagua i los terrenos correspondientes en la proporcion arriba indicada para el muelle de Iquique, i la Compañía tendrá el derecho de hacer uso de dicho muelle, bajo el pago de un diez por ciento ménos de las tarifas que se establezcan para los mas favorecidos; (3.º) Otra concesion de fecha 26 de octubre de 1871, para la construccion i explotacion de los ramales necesarios para poner la Noria en comunicacion con las otras explotaciones de Nitrato de Soda (ESCEPCION HECHA DE LA PROLONGACION DE LA LÍNEA PRINCIPAL A LA FRONTERA DE BOLIVIA), junto con las líneas de ferrocarril ya construidas o en via de construccion con arreglo a dichas concesiones respectivamente o a cualquiera de ellas, i todo el material de construccion, fijo, móvil i demas pertenencias propias de los mismos o relacionadas con ellos o utilizables para el objeto. *Se exceptúa de estas concesiones el ferrocarril en construccion de las salitreras de Lagunas al puerto de Patillos, en la provincia de Tarapacá.*

El primer contrato entre Montero Hermanos i la Compañía fué celebrado en Lóndres en 24 de diciembre de 1873 ante el notario William Grain. En él se lee lo siguiente:

Supuestos del contrato (Minuta).

.....

Quinto.—En este estado los señores Montero Hermanos, han convenido en vender a la Compañía las concesiones, con las empresas, ferrocarriles i obras comprendidas en las mismas, el material fijo, móvil, de construccion i demas pertenencias que les corresponden, ESCEPCION HECHA DE LA PROLONGACION DE LA LÍNEA PRINCIPAL A LA FRONTERA DE BOLIVIA, i del muelle i obras de que se hace mérito en el artículo 11 de la concesion de 11 de julio de 1868, i la Compañía ha convenido en comprarles todo lo expresado en los términos i condiciones que mas adelante se mencionan.....

Cláusula 1.<sup>a</sup>—Los señores Montero Hermanos, venden a la Compañía i ésta les compra, A ESCEPCION DE LA LÍNEA, PROLONGACION DE LA PRINCIPAL, A LA FRONTERA DE BOLIVIA, i del muelle i obras de que se hace mérito en el artículo 11 de la concesion de 11 de julio de 1868, todas las mencionadas concesiones con los derechos i privilejios todos, que de ellas emanen, así como todas las empresas, terrenos, caminos, terraplenes, muebles e inmuebles de los ferrocarriles, cualquiera que sea su naturaleza, todas las obras que actualmente estén construidas o hayan de construirse en lo sucesivo por los señores Montero Hermanos, con arreglo a los términos i condiciones de las espresadas concesiones; todas las estaciones, depósitos de máquinas, apartaderos i talleres que actualmente existan i tengan relacion con los mencionados ferrocarriles o con cualquiera de ellos, o con su explotacion; todo el material fijo, móvil de construccion i de otra clase cualquiera, i todo lo que en este sentido le pertenezca; todos los depósitos de jéneros de consumo, artículos i objetos de cualquiera clase que sean que hoy se empleen, o guarden relacion con los dichos ferrocarriles, o que se requieran o puedan ser requeridos en lo sucesivo para efectuar mejor i mas convenientemente la construccion, terminacion, entretenimiento i explotacion de los mismos, i de las obras o de parte de ellas, SIN MAS ESCEPCION QUE LA HECHA ANTERIORMENTE, cuando se hayan ejecutado i completado con arreglo a las citadas concesiones, junto con todos los derechos, portazgos i utilidades de cualquiera clase que sean i emanen de los dichos ferrocarriles o de su explotacion, así como tambien las ventajas de todos los contratos hechos o existentes entre cualquiera de los dependientes, empleados o trabajadores en relacion con los mencionados caminos de hierro.

El contrato de 24 de diciembre de 1873 se redujo tambien a escritura pública ante el consulado del Perú en Lóndres con fecha 24 de enero de 1874, i fué aprobado por el Gobierno del Perú en 24 de octubre de 1874. Así lo confiesan Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Todos estos arreglos i convenios, dicen, entre los señores Montero Hermanos i la Compañía, fueron aprobados por el gobierno

del Perú en diversos decretos que al efecto se espidieron. La primera escritura de trasferencia a la Compañía fué otorgada en Lóndres en 24 de diciembre de 1873, i fué confirmada por el gobierno del Perú en decreto de 24 de octubre de 1874.

Finalmente, por decreto de febrero de 1879, el gobierno peruano aprobó tambien los últimos arreglos. De todo esto existen los antecedentes en el Ministerio del Interior. (Folleto sobre *Caducidad*, 1.º i 2.º aparte, páj. 25.)

La cuestion queda, en consecuencia, reducida a la compulsa de los documentos, i a comprobar la exactitud de las cláusulas que he trascrito. Puede decirse que no hai cuestion.

El contrato citado por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> es un convenio de transaccion celebrado en Lóndres en agosto de 1878, i la cláusula 31 que trascriben dice:

La Compañía de los Ferrocarriles se compromete, etc., etc., de la manera mas solemne a cumplir con todo lo estipulado en las *concesiones otorgadas a los señores Montero Hermanos*, por el Supremo Gobierno del Perú, *en once de julio de 1868, dieziocho de mayo de 1869 i 26 de octubre de 1871 i que le fueron trasferidas por estos señores a la Compañía por el contrato celebrado en Lóndres en 24 de diciembre de 1873. Se compromete tambien la Compañía de los Ferrocarriles a cumplir las leyes i decretos vijentes i a hacer todo lo que sea necesario para conservar las referidas concesiones i cuanto ellas comprendan.....* (Folleto sobre *Caducidad*, 3.º aparte, páj. 24.)

Acepto la autenticidad i exactitud de esa cláusula; pero observo que ella no comprende todas las concesiones hechas en favor de Montero Hermanos, sino las concesiones que éstos trasfirieron por la escritura de 24 de diciembre de 1873. Ahora bien, segun las cláusulas de la escritura de 1873, poco há trascritas, la cesion no comprendió la línea a Bolivia; luego el artículo 31 de la escritura de agosto de 1878 no se refiere a esa línea.

El sentido i estension de la cláusula 31 está necesariamente circunscrito i limitado a la materia sobre que se contrató, i como la línea a Bolivia fué excluida en los contratos de cesion, no puede aplicarse a esa línea la cláusula 31. La lei impone esta conclusion, pues el artículo 1561 del Código Civil dice:

Por jenerales que sean los términos de un contrato, solo se aplicarán a la materia sobre que se ha contratado.

Otros contratos prueban tambien que la línea a Bolivia no fué cedida a la Compañía.

Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en su folleto *Observaciones*, página 45, trascriben lo siguiente:

Convenio de ratificacion i modificaciones al contrato celebrado en Lima en 30 de julio de 1877, i firmado en Lóndres i Paris en 22 de julio de 1878.

Art. 30.—Para la seguridad de la emision de las (£ 850,000) ochocientas cincuenta mil libras esterlinas de Obligaciones, hipoteca la Compañía las concesiones otorgadas por el Supremo Gobierno del Perú a los señores Montero Hermanos i traspasadas por éstos a la Compañía por el contrato celebrado en Lóndres el veinticuatro de diciembre de mil ochocientos setenta i tres, i cuya trasferencia ha sido reconocida por el Supremo Gobierno del Perú, por decreto de veinticuatro de octubre de mil ochocientos setenta i cuatro. Las concesiones hipotecadas son: Primera: Una concesion de fecha once de julio de mil ochocientos sesenta i ocho, para la construccion i explotacion de un ferrocarril desde el puerto de Iquique a las salitreras de la Noria en la provincia de Tarapacá. Segunda: Otra concesion de fecha dieziocho de mayo de mil ochocientos sesenta i nueve, para la construccion i explotacion de un ferrocarril desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i demas salitreras del norte de la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros en el sur, con las ramificaciones que fueran necesarias. Tercera: Otra concesion de fecha veintiseis de octubre de mil ochocientos setenta i uno, para la construccion i explotacion de las ramificaciones necesarias para poner en co-

municacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, ESCEPTUÁNDOSE DE ESTA HIPOTECA LA DE LA PROLONGACION DE LA LÍNEA PRINCIPAL HASTA UN PUNTO DE LA FRONTERA DE BOLIVIA. No está comprendido en esta hipoteca el ferrocarril de las salitreras de Lagunas al puerto de Patillos en la provincia de Tarapacá.

En la misma escritura de 22 de julio de 1878, citada por los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> se estipula, en el art. 50, la forma de las obligaciones que habrán de emitirse como títulos del empréstito por £ 850,000, i se dice lo siguiente:

**TEXTO DE LAS OBLIGACIONES.**—Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, Sociedad Anónima.—ESTA COMPAÑÍA ES CONCESIONARIA, CON PRIVILEGIO EXCLUSIVO, DE LOS FERROCARRILES DE IQUIQUE A LA NORIA, PISAGUA A SAL DE OBISPO I RAMALES, EN LA PROVINCIA DE TARAPACÁ, PERÚ, en virtud de la trasferencia de estas concesiones i privilejios, hecha a su favor por los señores Montero Hermanos, primitivos concesionarios, i que ha sido aprobada por el Supremo Gobierno del Perú por decreto de veinticuatro de octubre de mil ochocientos setenta i cuatro. Emision de ochocientas cincuenta mil libras esterlinas de obligaciones hipotecarias al portador, dividida en dos mil quinientos bonos, série A.....

Los recordados contratos de trasferencia, de los cuales se han transcrito las cláusulas que espresamente esceptúan la línea de la Noria a Bolivia, fueron espresamente aprobados por el Gobierno peruano en el siguiente decreto:

Lima, febrero 10 de 1879.

Visto el recurso suscrito por Montero Hermanos, concesionarios de los ferrocarriles de Tarapacá, en su propia representacion, i don Alejandro Arenas i don Manuel Candamo por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, en el que participan al Gobierno: que con fecha 20 de diciembre último, se ha

elevado a instrumento público el contrato de transaccion que Montero Hermanos i la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú habian celebrado, en 28 de agosto de 1878, con los fideicomisarios del primer empréstito de un millon de libras esterlinas, consignando que la cantidad de bonos por pagar en la actualidad es de ochocientas mil libras esterlinas, con interes del 7% anual, siendo el fondo de amortizacion de cincuenta mil libras por sorteo i a la par; i ademas veinte mil que corresponden a las doscientas mil libras esterlinas dejadas de pagar, i consistentes en bonos de las ochocientas mil libras indicadas, cuyos bonos fueron ántes sorteados, hallándose la referida deuda garantizada con la primera hipoteca de los ferrocarriles salitreros: que así mismo por escritura pública de fecha 23 de diciembre, los referidos Montero, i Compañía de los Ferrocarriles Salitreros, procedieron: 1.º a protocolizar el contrato del traspaso de los dichos ferrocarriles, concesiones i demas propiedades, que por escritura de 24 de enero de 1874, otorgada en Lóndres ante el Cónsul del Perú, los Montero hicieron a favor de la Compañía, en cuyo instrumento se consignan los Estatutos de la misma; i 2.º a estender en escritura pública la transaccion celebrada por Montero Hermanos en Paris i Lóndres, con la mayoría del Sindicato que formó el Banco Anglo-Peruano para el adelanto de cuatrocientas cincuenta mil libras esterlinas que hizo a aquellos, en 22 de julio de 1878, confirmando, con modificaciones, otra escritura celebrada en Lima en 30 de julio de 1877, entre Montero Hermanos i don Alejandro Gessler, en la que se estipula la emisión de un empréstito de ochocientas cincuenta mil libras esterlinas con intereses del 7% i amortizacion variable que estinga el capital en el año 1895. I atendiendo a que por la cláusula 15.ª de la concesion del ferrocarril de Iquique a la Noria, de fecha 11 de julio de 1868, se autorizó a Montero Hermanos para transmitir en todo o en parte, i por cualesquiera contratos, sus derechos al espresado ferrocarril, previa aprobacion del Gobierno, bajo la espresa condicion de que los estranjeros cesionarios se sujetasen a las leyes del país sin que pudieran hacer uso de ningun recurso diplomático: que en virtud de la referida cláusula, se declaró por suprema resolucion de 11 de marzo de 1872, que los referidos Montero Hermanos podian hipotecar el mencionado

ferrocarril, para garantizar el empréstito de un millon de libras esterlinas que les hizo el Banco de la Union de Lóndres; i que de igual manera podian celebrar cualquiera negociacion sobre todos los ferrocarriles de que Montero Hermanos son concesionarios en el departamento de Tarapacá: que por decreto de 1.º de agosto del mismo año de 1872, la referida autorizacion se hizo estensiva a los contratos que Montero Hermanos celebrasen con cualesquiera casas, bancos o compañías, cualquiera que fuese su nacionalidad, i finalmente, que lo que ahora solicitan Montero Hermanos, en union de los representantes de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, está comprendido en las autorizaciones otorgadas a los primeros en el contrato primitivo i supremas resoluciones citadas, se declara: que Montero Hermanos, concesionarios de los ferrocarriles del departamento de Tarapacá, han procedido en uso de derechos léjítimos, a celebrar los contratos i otorgar las escrituras de que queda hecha referencia, tanto con los señores Alejandro Arenas i Manuel Candamo, como representantes de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, cuanto con las otras sociedades i personas de quienes queda hecha mencion; de cuyas operaciones todas, queda enterado el Gobierno; siendo entendido que las compañías o individuos extranjeros con quienes Montero Hermanos han contratado, no ocurrirán en las cuestiones que con el Gobierno se susciten por razon de los derechos i obligaciones que emanen de los contratos primitivos de concesiones, a otras leyes i tribunales que los de la República, sin que en ningun caso ni circunstancias les sea permitido recurrir a la via diplomática, a la que espresamente renunciaron en los mencionados contratos Montero Hermanos por sí, sus herederos, representantes i contratistas en la trasmision de propiedad o dominio de los dichos ferrocarriles del departamento de Tarapacá. I por cuanto en el precedente recurso se solicita adomas, que se espidan cuatro copias legalizadas de dicho recurso i de la presente resolucion, se dispone: que dichas copias legalizadas se espidan por la direccion de Obras Públicas, a costa de los recurrentes. Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Corrales Melgar*. (*El Peruano* de 1.º de marzo de 1879.)

Resulta de todas las precedentes trascripciones, el hecho incuestionable de que en los estatutos de la Compañía Nacional i en todos los contratos celebrados entre ella i Montero Hermanos, se esceptuó literalmente la línea entre la Noria i la frontera boliviana, i que, en consecuencia, la Compañía nunca tuvo obligacion alguna respecto de esa línea.

La aprobacion espresa dada por el Gobierno del Perú a esos contratos envuelve necesariamente la aceptacion de la cesion parcial hecha por Montero Hermanos a la Compañía Nacional, i deja a ésta libre de todo cargo o responsabilidad por la inejecucion de aquella obra.

Si se tiene presente que la línea a Bolivia debió comenzarse en el término de dos años, contados desde la fecha del otorgamiento de la escritura (*Documentos*, cláusula 7.<sup>a</sup>, páj. 65) i que la escritura pública se otorgó el día 6 de noviembre de 1871 (*Documentos*, páj. 67), es claro que el término para comenzar la línea a Bolivia espiró el día 7 de noviembre de 1873.

Siendo un hecho innegable que esa línea no se comenzó dentro del plazo fijado, ni se ha comenzado despues, es tambien evidente que el privilejio relativo a esa línea caducó en noviembre de 1873. Partiendo de este antecedente, esto es, de la caducidad del privilejio relativo a la línea a Bolivia, los decretos librados por el Gobierno del Perú en 24 de octubre de 1874 i en 10 de febrero de 1879, aprobando espresamente las cesiones que Montero Hermanos hacian de las concesiones de 1868, 1869 i 1871, con exclusion de la línea a Bolivia, importan necesariamente el reconocimiento por parte de ese Gobierno, de que la concesion de 1871 era susceptible de division i de que el hecho de haber caducado en la parte relativa a la línea a Bolivia no impor-

taba la caducidad de la parte relativa a los ramales de la Noria.

He de ocuparme mas adelante de esta faz de la cuestion. Por ahora lo espuesto basta para dejar establecido, como ya lo he dicho, que los privilejios de la Compañía se reducen:

1.º A la explotacion de las líneas de Iquique i Pisagua con sus ramales, i a la prohibicion de que otros construyan ferrocarril entre las salitreras a que se dirijan aquellas líneas i la costa;

2.º A un derecho de preferencia para construir cualesquiera otras líneas en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones que se propongan por otros empresarios.

La Compañía no ha tenido nunca el privilejio para construir una línea a la frontera de Bolivia; cree que ese privilejio, que se otorgó a Montero Hermanos, ha caducado; i por su parte está dispuesta a renunciar espresamente el derecho de preferencia que tiene, por la cláusula 28 de la concesion de 11 de julio de 1868, para construir cualquiera línea que otros propusieran, a la frontera de Bolivia.

Su interes se limita a impedir que, a pretesto de tales líneas, se construyan las que no pueden construirse.



---

V.

Los privilegios de la Compañía no han caducado.

En la solicitud pendiente, los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> sostienen que han caducado las tres concesiones o privilegios que el Gobierno del Perú otorgó a Montero Hermanos en 1868, en 1869 i en 1871, para construir ferrocarriles en Tarapacá. Igual tésis sostuvieron literalmente en el folleto titulado *Observaciones*.

En su último folleto sobre *Caducidad*, ya no sostienen la caducidad de las tres concesiones, sino solamente la de la 3.<sup>a</sup> concesion, esto es, de 1871.

Es fácil esplicarse por qué no se atacan ya los privilegios de 1868 i de 1869, relativos a los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua.

Ambas líneas fueron construidas dentro de los plazos respectivamente señalados: hai de ello diversos testimonios, sin que se haya aducido en contra un solo hecho comprobado ni una sola afirmacion autorizada. Hai ademas opiniones uniformes e irrecusables que permiten afirmar en lo absoluto la subsistencia de ambos privilegios. Voi a demostrarlo.

En decreto del Gobierno del Perú, fecha 10 de febrero de 1872, se encuentra el siguiente considerando:

Que apoyados en esta concesion (la de 11 de julio de 1868) i en la de 26 de octubre próximo pasado, Montero Hermanos han llevado a cabo las principales i costosas obras que actualmente están produciendo sus provechosos resultados en esta parte del territorio peruano. (*Documentos*, páj. 69.)

Los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, en la parte de su informe relativa a la concesion de 11 de julio de 1868, dicen:

Montero Hermanos cumplieron con todas las obligaciones que esta concesion les impuso bajo pena de caducidad. Nos induce a juzgar así:

1.º La circunstancia de no encontrarse en ninguno de los antecedentes i alegaciones que se nos han presentado una sola afirmacion en contrario;

2.º Que la falta de cumplimiento por los concesionarios de algunas de aquellas condiciones, los habria hecho pagar al fisco peruano 40,000 soles i perder su privilejio, segun puede verse en la cláusula 27 del mencionado decreto, hechos que, si hubieran tenido lugar, revestirian cierto carácter de notoriedad de que se habrian servido ahora i ántes los interesados en negar la vijencia de tal concesion; i

3.º La posesion no disputada i sí reconocida en muchos casos por las mismas autoridades peruanas, como lo manifestarémós despues, del *derecho de preferencia* para la construccion de nuevas líneas en la provincia de Tarapacá, derecho que dura solo miéntras subsista el privilejio, como puede verse en la cláusula 28.

Por tales antecedentes creemos deber afirmar que las concesiones de 11 de julio de 1868 están vijentes, salvo que, como se pretende por Campbell Jones, el decreto de 26 octubre de 1871 las hubiera refundido en sus disposiciones, obligándolas a correr su suerte. (*Recopilacion*, páj. 85.)

Los mismos señores informantes dicen, con relacion a la 2.ª concesion de 18 de mayo de 1869:

Entre tanto, obligados a dar nuestro parecer respecto de la situacion jurídica actual de la Compañía i de sus adversarios, con

relacion al privilejio que concedió a aquella el decreto de 1869, opinamos que, por ahora al ménos, no puede declararse su caducidad ni concederse las solicitudes de nuevas líneas que pudieran estar comprendidas en él, porque miéntras no se presenten pruebas fehacientes en contrario, la presuncion legal lo favorece, fundada en los hechos i consideraciones siguientes:

1.<sup>a</sup> La posesion *de facto* en que se encontraba la Compañía al tiempo de la ocupacion de Tarapacá por nuestras fuerzas militares, sin que haya constancia de un solo acto oficial de las autoridades peruanas, ejecutado espontáneamente o a peticion de parte, que contradiga o ponga en duda este privilejio, no obstante haber trascurrido hasta entónces diez años desde su concesion, i haber seguido la Empresa i ganado en última instancia contra el Gobierno un juicio importante sobre los fletes cobrados en esos ferrocarriles;

2.<sup>a</sup> El haberse llevado a cabo por la Empresa, con el consentimiento de los que ahora son adversarios del privilejio, la union de sus salitreras con la línea de Pisagua, como si aquella hiciese la obra ejercitando su derecho; circunstancia que, si no es un reconocimiento formal de dicho privilejio, como lo pretende la Empresa, importa al ménos un indicio de tal reconocimiento. Así sucedió con la oficina de Agua Santa, de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, habilitada por éstos en 1877, sin que se les ocurriera entónces, a pesar del gran interes que en ello han tenido siempre, por convenir así a su mas económica produccion, pedir a la Empresa una línea especial si no se admitia la vijencia de las concesiones del 69 i del 71 i sí la del 68, o solicitar del Congreso privilejio o permiso para construir i esplotar de su cuenta dicha línea, dada la caducidad de todos aquellos favores; i

3.<sup>a</sup> El no haber rastro alguno de que los concesionarios hayan pagado la multa de veinte mil soles que, segun la cláusula 16, debia hacerse efectiva en caso de que faltasen los empresarios a las condiciones estipuladas. (*Recopilacion*, páj. 87.)

Los mismos señores, resolviendo una de las cuestiones promovidas por Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, dicen:

La concesion de 26 de octubre de 1871 no refunde los privile-

gios concedidos a Montero Hermanos en 11 de julio de 1868 i 18 de mayo de 1869: 1.º porque.....(*Recopilacion*, páj. 90, 1.º aparte.)

Los señores Guerrero i Dávila Larrain en su informe dicen, con relacion al ferrocarril de Iquique o sea a la concesion de 11 de julio de 1868:

Creviendo por nuestra parte que los señores Ramon Montero i Hermanos han cumplido con las condiciones de su contrato, no puede haber la menor duda respecto de la legalidad i subsistencia de las concesiones ántes indicadas. (*Recopilacion*, 3.º aparte de páj. 110.)

Los mismos señores Guerrero i Dávila Larrain, refiriéndose al ferrocarril de Pisagua, esto es, a la concesion de 18 de mayo de 1869, dicen:

Habiendo cumplido los empresarios con su compromiso en el plazo fijado, entraron en el goce del nuevo derecho de privilejio esclusivo sobre este ferrocarril. (*Recopilacion*, último aparte de páj. 110.)

Creemos, por lo tanto, que subsisten en toda su fuerza los derechos i privilejios que los decretos de 1868 i 1869 concedieron a Montero Hermanos para la construccion de los ferrocarriles de Iquique i Pisagua, aun cuando hubieran caducado los indicados en el decreto de octubre de 1871;.....(*Recopilacion*, 2.º aparte de páj. 116.)

El señor don Ramon Barros Luco, informando sobre los mismos puntos, declara estar en jeneral de acuerdo con las opiniones manifestadas por los señores Guerrero i Dávila Larrain i manifiesta que acepta la vijencia de los privilejios, puesto que termina su informe diciendo:

Reconozco que los señores Montero Hermanos tienen preferencia para la construccion de esas líneas férreas, i que solo deben otorgarse a otras personas los permisos en el caso que ellos no quisieren emprenderlas. Debe tambien tenerse presente lo dispuesto en el art. 3.º del decreto de octubre 26 de 1871, que pone

una limitacion a las nuevas concesiones de líneas. (*Recopilacion*, 4.º acápito de páj. 130.)

Solo necesito observar que el señor Barros Luco, declarando que al hacerse concesiones debe tenerse presente la cláusula 3.ª del decreto de 26 de octubre de 1871, reconoce la parte sustancial de los privilejios, porque es esa cláusula la que prohíbe la construccion de líneas entre las salitreras i la costa. (*Documentos*, páj. 64.)

El señor jefe político de Tarapacá, don Gonzalo Bulnes, en su informe de 19 de agosto último, corriente en autos i que agregaré como anexo a este Memorandum, consagra el párrafo III a estudiar si las concesiones de 1868 i 1869, están o nó vijentes, i concluye afirmando sin vacilacion en mérito de datos irrecusables, que lo están. La parte final de dicho párrafo dice:

Dados estos antecedentes i en especial las cláusulas referidas del decreto de 18 mayo de 1869, creo que la ejecucion de las líneas de Iquique a la Noria i de Pisagua a Negreiros, que fueron hechas oportunamente, amparan los privilejios que Montero Hermanos derivan de las concesiones de 11 de julio de 1868 i 18 de mayo de 1869, aun cuando no se hubieran hecho en el mismo plazo las ramificaciones que debian completarlas.

Despues de estas opiniones, todas ilustradas, todas imparciales, todas uniformes, no debo agregar consideracion ninguna para demostrar la vijencia de los privilejios de 1868 i de 1869, i puedo repetir que se esplica satisfactoriamente por qué los señores Campbell Jones i C.ª, que han venido sosteniendo durante tres años la caducidad de las concesiones de 1868, de 1869 i de 1871, han reconocido implícitamente en su último folleto sobre *Caducidad* la vijencia de las dos primeras.

Paso a ocuparme del privilegio otorgado en 26 de octubre de 1871, punto primordial de esta controversia i que mas directamente se relaciona con la cuestion promovida por los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Por el decreto de 1871, se declaró: que Montero Hermanos deberian construir las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, i la prolongacion de la línea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas conviniera. (*Documentos*, páj. 64, cláusula 1.<sup>a</sup>)

Por la cláusula 3.<sup>a</sup> de ese decreto, se concedió a la Empresa, privilegio esclusivo por el término de 25 años, *«por manera—dice—que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno...entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i cualquier punto de la costa, o entre ésta i la frontera de Bolivia correspondiente a la provincia de Tarapacá.* (*Documentos*, páj. 64, cláusula 3.<sup>a</sup>.)

La concesion de 1871, en la parte que prohíbe construir líneas férreas entre la costa i las salitreras a donde se dirijan los ramales, es el tema de esta controversia.

La Compañía no tiene derecho para oponerse a la construccion de cualquiera ferrocarril en Tarapacá, sino solamente a la de aquellos que tengan por objeto unir con la costa las salitreras ya unidas o comprendidas en la zona que recorren sus líneas.

La Compañía tampoco tiene derecho para oponerse a que se construyan líneas entre la costa i la frontera boliviana, porque ese derecho era inherente a la línea de la Noria a Bolivia, que no se ha construido ni fué materia de la cesion que Montero Hermanos hicieron a la Compañía Nacional en 1873.

Lo repito, la Compañía solo pretende que se respete

su privilejio en la parte de que está i ha estado en posesion, esto es, en la parte que prohíbe la construccion de líneas entre la costa i las salitreras unidas ya a la costa por sus ferrocarriles o comprendidas en los distritos recorridos por sus líneas. Se opone en consecuencia a la declaracion de caducidad i a la peticion de Campbell Jones i C.<sup>a</sup> para construir ferrocarril entre la salitrera *Agua Santa* i la costa, como a la de don Rafael Gana Cruz, que proyecta un ferrocarril entre la salitrera *Tres Mariás* i la costa, porque *Agua Santa* i *Tres Mariás* están unidas a la costa por las líneas de la Compañía.

Si el señor Gana Cruz u otra persona declara que solo pretende unir la costa con la frontera boliviana o construir cualquiera otra línea que no una la costa con las salitreras que tienen ferrocarril, o declara que la línea proyectada no servirá a aquellas salitreras, la Compañía se apresurará por su parte a declarar que no se opone a tales líneas, i espresará si respecto de ellas ejercita o nó el derecho de preferencia.

Ha de escusar V. E. estas repeticiones porque se ha puesto constante empeño en hacer creer que los privilejios de la Compañía son exorbitantes e inusitados e impiden la construccion de toda línea férrea en Tarapacá. Siendo desautorizado aquel aserto i mui perjudicial a la Compañía, he creído necesario demostrar su falsedad, e insistir en presentar el privilejio de la Compañía libre de exajeraciones i aditamentos prestados.

Llenado ese objeto, paso a ocuparme de la cuestion caducidad.

Campbell Jones i C.<sup>a</sup> afirman que la concesion de 1871 ha caducado:

1.º Porque los concesionarios no construyeron ni to-

das las ramificaciones de la Noria, ni la línea a Bolivia, dentro de los plazos fijados al efecto;

2.º Porque hoy día la línea de Iquique solo llega hasta *San Donato*, quedando numerosas salitreras sin línea férrea, i una estension mui considerable de territorio sin trazo siquiera de línea;

3.º Porque aun en caso de haberse construido todas las ramificaciones, el hecho de no haberse construido la línea a Bolivia envolveria la caducidad, por ser una i otra obra condicion esencial del privilejio;

4.º Porque la Compañía no es cesionaria de una parte de los derechos i obligaciones de Montero Hermanos, sino que lo es de la totalidad de los derechos i obligaciones contenidos en las concesiones del Gobierno peruano.

En el párrafo IV de este memorandum, pájs. 26 a 37, he contestado el cuarto fundamento alegado por los solicitantes, probando que la Compañía nunca adquirió ni las obligaciones ni los derechos relativos a la línea a Bolivia.

Las tres primeras observaciones se resumen en dos hechos, a saber: no haberse construido sino parte de las ramificaciones, i no haberse comenzado siquiera la línea a Bolivia.

Para apreciar esas alegaciones, es preciso tener presente que la concesion de 1871, consta de dos partes distintas e independientes entre sí: comprende, por una parte, la construccion de los ramales de la Noria, con el privilejio de impedir la construccion de líneas entre la costa i los puntos a donde se dirijan esos ramales; i por otra parte, la línea a Bolivia con la prohibicion de construir línea alguna entre la costa de Tarapacá i la frontera boliviana.

La separacion e independendencia de esas dos partes resulta claramente de la naturaleza de las cosas, de va-

rias disposiciones del decreto de concesion, i de actos i declaraciones de las autoridades del Perú.

La construccion de los ramales de la Noria, no era sino un complemento o una ampliacion del privilejio otorgado en 1868 para construir el ferrocarril de Iquique. La línea entre la Noria i Bolivia, era una obra independiente i distinta de los ramales.

La concesion establece que los ramales deben comenzarse en el término de un mes i terminarse en un año. (*Documentos*, páj. 64, cláusula 4.<sup>a</sup>)

La concesion otorga el plazo de dos años para comenzar la línea a Bolivia i el de cuatro para terminarla. (Cláusula 7.<sup>a</sup>)

La obra de las ramificaciones, con plazo de un año, tenia su curso i éxito independiente de la obra de la prolongacion de la línea a Bolivia, para cuya construccion rejía el plazo de cuatro años.

Para hacer las ramificaciones no se necesitaba sino del consentimiento del gobierno del Perú, consentimiento consignado en el contrato.

Para construir la línea a Bolivia, se necesitaba presentar previamente los estudios al mismo Gobierno del Perú i obtener su aprobacion: i era ademas preciso recabar del Gobierno de Bolivia el acuerdo sobre el punto a donde debia dirigirse la línea. (Cláusula 6.<sup>a</sup>)

La concesion relativa a los ramales de la Noria, fué ampliada por decreto de 26 de abril de 1872, que la estendió a los ramales de la línea de Pisagua; i el plazo para la construccion de todos esos ramales fué prorogado por treinta meses mas, sin hacerse mencion siquiera de la línea a Bolivia. (*Documentos*, páj. 70.)

La concesion faculta a Montero Hermanos para organizar una Compañía anónima que se denominará: *Com-*

*pañía del Ferrocarril de la Noria a Bolivia*, i tambien para transmitir en todo o en parte sus derechos al camino de la Noria a la frontera boliviana. (Cláusulas 8.<sup>a</sup> i 15.<sup>a</sup>)

La concesion otorga, por la construccion de los ramales, el privilejio de que no pueda construirse línea entre la costa i las salitreras a que ellos se dirijan, i concede por la construccion de la línea a Bolivia el privilejio de que no pueda hacerse otra línea entre la costa i la frontera boliviana dentro del territorio de Tarapacá. (Cláusula 3.<sup>a</sup>)

En la concesion de 1871 hai pues dos obras distintas, dos plazos diferentes, dos privilejios distintos e independientes tambien. Hai ademas formalidades peculiares para cada obra, i una autorizacion espresa para ceder separadamente una de ellas.

Si a estas consideraciones se agrega que Montero Hermanos cedieron sus derechos a la construccion de los ramales de la Noria con sus privilejios respectivos; que escluyeron de la cesion la línea a Bolivia; i que el Gobierno del Perú aprobó aquella cesion parcial, parece indudable que la cesion fué lícita i quedó legalizada.

La efectividad de aquellos actos no puede ponerse en duda ni tampoco su correccion, pues fueron obra del Gobierno del Perú, cuando el territorio de Tarapacá era territorio peruano, i ni entónces ni mas tarde fueron objetados.

A virtud de esos hechos consumados, cuando el territorio de Tarapacá fué ocupado por las armas chilenas, la Compañía Nacional se encontraba en posesion tranquila i no interrumpida de los privilejios relativos a los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua i de los ramales de la Noria.

Reconociéndose la vijencia de los dos primeros privi-

lejos i objetándose solamente el relativo a los ramales, me contraeré a demostrar que, relativamente a la obligacion de construir ramales, la Compañía ha cumplido todas i cada una de las obligaciones que le afectaban como cesionaria de Montero Hermanos, i que si ha habido algun retardo en la construccion de algun ramal, la mora ha sido efecto directo i necesario de casos de fuerza mayor.

El decreto de 26 de octubre de 1871 dispuso:

4.<sup>a</sup> Montero Hermanos quedan obligados a comenzar la obra de las ramificaciones un mes despues de otorgada la escritura correspondiente i a concluir la en un año, salvo casos fortuitos, de guerra civil o exterior, o de fuerza mayor. (*Documentos*, páj. 64.)

Ese decreto se redujo a escritura pública el día 6 de noviembre de 1871. (*Documentos*, páj. 67.)

Los ramales de la Noria deberian en consecuencia haberse terminado el día 7 de diciembre de 1872. Viente el plazo, se dictó el decreto de 26 de abril de 1872 que lo prorogó por treinta meses. (*Documentos*, páj. 70.)

Agregados los treinta meses al plazo primitivo, el término para la construccion de los ramales no espiraba sino el 7 de junio de 1875.

La próroga del plazo ha sido reconocida por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en la páj. 27, 3.<sup>er</sup> aparte de su folleto sobre *Caducidad*. Tambien ha sido reconocida en el informe de los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, i en el informe de los señores Guerrero i Dávila Larrain. (*Recopilacion*, pájs. 92 i 112.)

Es, pues, un hecho indubitable que la Compañía no habria podido ser considerada en mora respecto de la construccion de ramales sino el día 7 de junio de 1875.

Establecido ese antecedente, es fácil demostrar que desde ántes de esa fecha, leyes i decretos peruanos des-

truyeron la libertad de la industria salitrera i crearon una situacion anormal i especialísima que hubo de limitar las obras de la Empresa de los Ferrocarriles amoldándolas a la nueva situacion creada por aquellas leyes i decretos.

En 18 de enero de 1873, el Perú estancó los salitres. El texto de la lei es el siguiente:

Art. 1.º Se estanca el salitre de la República.

Art. 2.º El Estado pagará al contado i en dinero efectivo dos soles cuarenta centavos por cada quintal de salitre, o nitrato de soda, cuya lei no baje de 95%, puesto al costado de la lancha en Iquique, o en cualquiera de los puertos o caletas habilitados de la provincia de Tarapacá. Si consiguiese vender a razon de mas de 3 soles 10 centavos el quintal, aumentará con la mitad del esceso el precio de 2 soles 40 centavos.

Art. 3.º El Ejecutivo, tomando por base la cantidad de salitres produci. la en 1872 i la produccion o facultades de las oficinas en ejercicio, i de aquellas cuyo establecimiento ya ha ocasionado desembolsos, hará los arreglos convenientes para la plantificacion del estanco i venta del salitre.

Art. 4.º Se prohíbe en toda la República:

- 1.º La adjudicacion de terrenos salitreros;
- 2.º La esportacion de la tierra de que se estrae el salitre (caliche);
- 3.º La esportacion del salitre que no haya sido comprado al Estado, i caerá en comiso el que se intente esportar contra esa prohibicion.

Art. 5.º El Ejecutivo no podrá hacer ninguna operacion que comprometa por mas de dos años los intereses salitreros, i dará cuenta al próximo Congreso ordinario, del resultado del estanco. Todo contrato, cualquiera que sea su naturaleza i forma, que en este orden obligue al Estado por mas tiempo, es nulo i no producirá efecto alguno legal.

Artículo transitorio. Esta lei comenzará a surtir sus efectos dos meses despues de su promulgacion, quedando sujeto a ella

todo el salitre que desde esa fecha se embarque en los puertos de la República.—Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Tres meses despues de promulgada esa lei, se dictó la de 23 de abril de 1873, que autorizó al Poder Ejecutivo para señalar la fecha en que aquella comenzaria a rejir, espresando que dicha fecha no podria ser posterior a la de 1.º de setiembre del mismo año.

Dando cumplimiento a las leyes dictadas, espidió el Gobierno el decreto de 12 de julio del mismo año, fijando el primer dia de setiembre para que empezara a surtir sus efectos el estanco del salitre, i por el art. 5.º limitó a 4.500,000 quintales la cantidad de salitre que debia producirse durante un año. Esa cantidad debia proratearse entre todos los salitreros, según las facultades productoras de las oficinas. (Art. 6.º)

Tenemos, pues, que desde mediados de 1873, es decir, desde dos años ántes de cumplirse el término fijado para la construccion de los ramales, el estanco del salitre vino a modificar profundamente las condiciones de la industria en el departamento de Tarapacá. En efecto, la lei de 18 de enero vino a limitar la produccion de salitre, sobre la base de la cantidad esportada en 1872; hizo árbitro al Ejecutivo para que fijase la produccion de las salitreras en ejercicio, i prohibió en absoluto la planteacion de nuevas oficinas i tambien la adjudicacion de terrenos salitreros.

Limitada en esa forma la produccion de salitre i circunscrita la elaboracion de las salitreras en ejercicio o en via de instalacion, queda de manifiesto que la Empresa de los Ferrocarriles quedó igualmente circunscrita i limitada en su obligacion de construir ramales.

Dos hechos incuestionables prueban que la Empresa



no incurrió en mora en la época a que me refiero. En esa época no se habia vencido el plazo para la construccion de los ramales. En la misma época se dictaban las leyes de estanco, cuyo objeto capital fué limitar la produccion de salitre, a fin de que éste no afectase la venta del guano fiscal.

Estos hechos manifiestan que ya en 1873, el gobierno, léjos de impulsar la produccion de salitre i de tener interes en que los ferrocarriles la facilitaran, lo tenia en sentido contrario.

En la páj. 91 del cuaderno *Documentos*, aparece un certificado acreditando que la Empresa se hallaba, a fines de 1872, en condiciones mui favorables para dar cumplimiento a sus obligaciones.

Otro hecho capital, mas grave aun que el del estanco, se produjo ántes de que espirase el término fijado para la construccion de los ramales de la Noria.

Aludo a la lei de espropiacion, de 28 de mayo de 1875, que dice:

Art. 1.º Se derogan las leyes de 18 de enero i 23 de abril de 1873, que establecieron el estanco del salitre, i los supremos decretos espeditos para su ejecucion.

Art. 2.º Queda prohibida la adjudicacion de terrenos salitrales.

Art. 3.º Se autoriza al Poder Ejecutivo, para adquirir los terrenos i establecimientos salitrales de la provincia de Tarapacá, adoptando con ese objeto, las medidas legales que juzgue necesarias. Se le autoriza igualmente, para celebrar los contratos convenientes, para la elaboracion i venta del salitre.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo contratará, con garantía de los establecimientos que compre i de los demas terrenos salitrales pertenecientes al Estado, en la provincia de Tarapacá, un empréstito que no esceda de siete millones de libras esterlinas, que se aplicará en esta forma: hasta cuatro millones de libras esterlinas, para hacer efectivas las disposiciones de esta lei, i hasta tres millones

de libras esterlinas, para concluir los trabajos de los ferrocarriles contratados con el gobierno i atender a las necesidades jenerales del Estado.

Art. 5.º Mientras el Poder Ejecutivo pueda dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos anteriores, se establece un impuesto sobre cada quintal de salitre que se esporte por los puertos de la República, que no bajará de quince centavos de sol, ni excederá de sesenta, a juicio de aquel.

Art. 6.º El Poder Ejecutivo dará cuenta al próximo Congreso ordinario de todas las operaciones que practique en cumplimiento de esta lei.

En uso de la autorizacion conferida al Gobierno por la lei precedente, se dictó el decreto de 14 de diciembre de 1875, estableciendo las condiciones con que el Gobierno compraria los establecimientos de elaboracion de salitre, situados en la provincia de Tarapacá; i se dió principio a la espropiacion.

Sin embargo, como algunos salitreros no quisieron vender sus establecimientos, por no aceptar la tasacion fiscal, se dictó, para obligarlos a vender o a cerrar sus oficinas, la lei de 8 de julio de 1876, que gravó la esportacion de salitre con un derecho de un sol i veinticinco centavos por quintal español.

Los efectos de la espropiacion fueron mas considerables que los del estanco: el Gobierno del Perú, único dueño de las salitreras, concentró la elaboracion en determinados establecimientos, dejando los demas completamente paralizados. Los contratistas de esa elaboracion la concentraban, a su vez, en uno o dos de los establecimientos que tenian a su cargo. Citaré ejemplos.

La casa Ugarte Cevallos i Compañía, que tenia la elaboracion de las máquinas *Tarapacá* de Negreiros, *San Lorenzo* de la Sociedad i *Salar* de la Noria, concentró

su elaboracion de 550,000 quintales, en dos años, en la oficina *Salar*.

La casa de Gibbs, que obtuvo contrato de elaboracion por 500,000 quintales, correspondientes a sus máquinas *Carolina* i *Limeña* i a varios estacamentos, ejecutó todo su contrato en la *Limeña*.

Los efectos de las leyes recordadas están diseñados en un informe del inspector de salitreras, que insertaré integro en los anexos. En ese documento se establece que las salitreras de Lagunas i demas de aquel canton se paralizaron a consecuencia del estanco i espropiacion, quedando tambien paralizado i sin objeto por entónces el ferrocarril de Patillos.

Dados estos antecedentes, es claro que la Compañía, cumpliendo sus obligaciones, no pudo hacer otra cosa en beneficio de los industriales i en provecho propio, que construir ramales para las oficinas en elaboracion: así lo hizo.

La situacion creada por las leyes restrictivas, subsistió hasta abril de 1879, fecha de la declaracion de guerra al Perú. Apénas es necesario recordar los graves efectos que produjo la guerra. Desde luego el bloqueo impidió por completo la esportacion de salitre; i ademas, el Gobierno del Perú, o los jefes de su ejército, ordenaron que los ferrocarriles quedaran estrictamente destinados al servicio militar. Ocupado el territorio de Tarapacá por los ejércitos de Chile, en noviembre de 1879, el ferrocarril de Pisagua quedó de hecho militarmente administrado; i desde el 11 de marzo de 1880, esa línea i la de Iquique quedaron bajo la administracion de un delegado nombrado por el Gobierno de Chile. En esa condicion permanecieron hasta el 22 de junio de 1881,

en que fueron devueltos a la Compañía, por orden del Supremo Gobierno. (*Recopilacion*, núms. 25 a 30 i 32.)

Es escusado decir que, durante los dos años de guerra activa, ni se explotaron nuevas salitreras, ni hubo tráfico regular, ni pudo atenderse debidamente a la conservacion de las líneas i de su material, estraordinariamente deteriorados por diversas causas. Devueltas las líneas a la Compañía, todavía subsistió una situacion anormal, porque casi todas las salitreras eran propiedad fiscal.

Solo a fines de setiembre de 1882, época en que el Gobierno de Chile puso en subasta las salitreras de Tarapacá, comenzó a establecerse un orden normal.

En el acto, la Compañía trató de construir los ramales que el nuevo estado de cosas hacia necesarios i emprendió obras de construccion en ese sentido, pero a poco de iniciarse esas obras el señor Jefe Político de Tarapacá espidió la siguiente orden:

Jefatura Política de Tarapacá. —N.º 1,293.

Iquique, diciembre 14 de 1882.

En cumplimiento de instrucciones que he recibido del Supremo Gobierno, comunico a Ud. que desde esta fecha la Compañía de Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá no puede tender nuevas líneas, ni prolongar o modificar las que actualmente tiene en servicio activo.

En virtud de la presente prohibicion, deben suspender sin demora todos los trabajos iniciados para construir nuevos ramales o para unir las líneas de Iquique i de Pisagua.

Lo digo a Ud. para los fines consiguientes.—Dios guarde a Ud. —Francisco Valdés Vergara.—Al Superintendente del Ferrocarril, don F. S. Rowland. (*Recopilacion*, páj. 55.)

La Compañía hizo cuanto estuvo en su mano para alzar ese nuevo entorpecimiento, presentando con fechas 9 i 14 de enero de 1883 dos solicitudes al Supremo Go-

bierno i pidiéndole declarara oportunamente que ella podia continuar la construccion de la via férrea destinada a unir el ferrocarril de Iquique con el de Pisagua, i construir tambien los ramales que fuesen necesarios para unir con cualquiera de esas líneas las salitreras que no tuviesen ferrocarril. Para obviar todo inconveniente, la Compañía declaró en la segunda de las solicitudes recordadas que el permiso que se le otorgase no modificaria los derechos u obligaciones que los dueños o acreedores de los ferrocarriles tuvieran o pretendieran tener con el gobierno anterior, actual o futuro del territorio de Tarapacá.

A pesar de esas solicitudes, que agregaré en los anexos, subsistió la prohibicion de 14 de diciembre de 1882 hasta el 15 de octubre de 1883, en que el Supremo Gobierno de acuerdo con el dictámen de la comision nombrada en 15 de mayo, autorizó a la Compañía para construir todos los ramales que habian sido solicitados por los salitreros. (*Recopilacion*, páj. 71.)

Librado ese decreto, la Compañía se apresuró a construir todas las obras autorizadas, i algunas otras implícitamente comprendidas en el decreto, i las terminó en breve plazo.

Con las nuevas construcciones todos los distritos salitreros comprendidos en la zona interior que se estiende desde la latitud de Iquique hasta la latitud de Pisagua tienen ferrocarril; i solo falta construir seis o siete millas para dejar unidas la línea de Iquique con la de Pisagua.

El distrito de *Huara* que don Rafael Gana asegura no tener línea férrea i la salitrera *Agua Santa* que los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> pretenden que tampoco la tiene, están servidos por ferrocarril. Afirmo que tie-

nen línea férrea la salitrera *Agua Santa*, i tambien *Tres Mariás*, *Progreso* i *Puntunchara*, que pertenecen al distrito de *Huara*.

En el plano que adjunto aparece marcado el trayecto de las líneas de Iquique i de Pisagua con los ramales construidos para las diversas salitreras.

En presencia de esos hechos, hai verdadera temeridad e inexactitud en sostener que la Compañía ha incurrido en mora respecto de la construccion de ramales. Teniendo para esa construccion un plazo que no espiraba sino el 7 de junio de 1875, mucho ántes de espirar ese plazo se limitó i restrinjió la explotacion de las salitreras por la lei de estanco de 1873 i por la de espropiacion de 1875, leyes que pusieron coto al desarrollo de la industria, concentraron en el Gobierno el dominio de casi todas las salitreras i prohibieron el establecimiento de nuevas oficinas.

Desde que se dictó la segunda de esas leyes, el Gobierno peruano fué de hecho el único industrial de Tarapacá, i como él circunscribió la explotacion salitrera a localidades determinadas, la Compañía tuvo que subordinar el desarrollo de sus líneas al plan gubernativo.

¿Podrá pretenderse que, a la vez que el Gobierno impedia explotar ciertas salitreras, la Compañía habria estado obligada a construir ramales para esas salitreras que no se explotaban? Semejante exigencia sería absurda, porque la Compañía solo tenia la obligacion de construir los ramales necesarios, i mal podria decirse que necesitasen ramal las salitreras abandonadas.

En resúmen, la Compañía no ha estado en mora entre 1873 i 1879, porque los actos legislativos del Perú hicieron innecesaria la construccion de ramales, limitando i circunscribiendo la elaboracion del salitre. No ha es-

tado en mora desde 1879 hasta mediados de 1882, porque el estado de guerra produjo la ocupacion de los ferrocarriles, i léjos de ampliar restringió la explotacion. Tampoco lo ha estado desde 1882, hasta octubre de 1883, porque durante esa época rijió la prohibicion de 14 de diciembre de 1882.

Desde fines de 1883 hasta el dia de hoi, la Compañía no ha desatendido una sola peticion sobre construccion de ramales, i ha estado i está dipuesta a construir todos aquellos que sean necesarios i que se encuentren comprendidos en los distritos salitreros recorridos por sus líneas.

Puedo agregar todavía que aun durante la época del monopolio, la Compañía cumplió siempre con la obligacion de construir los ramales necesarios. Hechos manifiestos corroboran este aserto.

La Empresa construyó en épocas diversas, ramales para las salitreras denominadas *Dolores*, *Rosario*, *San Andres*, *San Antonio*, *Cármen Bajo*, en la seccion de Iquique, i para las oficinas *Dolores*, *Santa Rita*, *Candelaria* i otras, en la seccion de Pisagua.

Todos los ramales construidos para esas oficinas quedaron perdidos, i la Empresa tuvo que levantar los rieles para emplearlos en otras obras, por haber cesado la elaboracion o haber quedado *de pára* esas oficinas.

Entre esas obras merece especial mencion el ramal de *Agua Santa*. Adquirida esa salitrera por los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en 7 de setiembre de 1877, los compradores dieron parte del propósito que tenian de elaborar mil quintales diarios, i con ese antecedente se celebró un contrato, en 13 de noviembre del año citado, para construir el ramal de *Agua Santa*, el cual costó una fuerte suma.

Algo análogo, sucedió con la oficina *San Juan*, de J. Gildemeister i C.<sup>ª</sup>. A fines de 1881, en virtud de un contrato idéntico al de los señores Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>, se construyó el ramal de esa oficina.

Lo repito, aun durante la época anómala creada por el monopolio, i siempre, la Compañía construyó los ramales necesarios. No se ha citado, ni podría citarse un solo caso en que alguna salitrera haya necesitado i solicitado la construccion de un ramal, sin que la Compañía se haya apresurado a construirlo, salvo la época en que rijió la prohibicion de 14 de diciembre de 1882.

Se ha presentado como argumento decisivo la solicitud que hizo la Compañía en 1883 para que se le permitiera construir algunos ramales. Se dice: que hai en ello una confesion esplicita de que en tiempo oportuno no se habian construido todos los necesarios.

Ese argumento no es serio. Las leyes peruanas que monopolizaron la elaboracion del salitre hicieron inútil la construccion de muchos ramales i escusaron por consiguiente a la Compañía de la obligacion de construirlos. Restablecida la libertad de industria por la administracion chilena se habilitaron nuevas salitreras, i salitreras ántes abandonadas. Inmediatamente la Compañía trató de cumplir sus deberes respecto de esas nuevas oficinas.

En una palabra, durante algunos años, casos de fuerza mayor modificaron sustancialmente las obligaciones de la Compañía. Removidos los obstáculos, la Compañía reconoció i se apresuró a cumplir sus obligaciones. Nada hai en todo esto que ampare el argumento de los señores Campbell Jones i C.<sup>ª</sup> La circunstancia de que la fuerza mayor haya cesado, léjos de probar que la fuerza no ha existido, prueba lo contrario. Ese argumento

seria atendible si se adujera un solo caso, en que la Compañía hubiera desatendido la construccion de ramales reclamados por una elaboracion seria i duradera. Tal caso, lo repito, no se ha presentado.

La fuerza de las consideraciones precedentes ha sido espresamente reconocida por todos los miembros de la Comision que V. E. nombró en 15 de mayo de 1883.

Los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, ocupándose de la escepcion de fuerza mayor alegada por la Compañía, dicen:

Los plazos de un año para las ramificaciones, i de dos i cuatro para la línea a la frontera boliviana debian contarse desde el otorgamiento de la escritura pública a que se redujo el contrato. No habiendo en los documentos constancia de esa fecha, tomamos como tal el dia 6 de noviembre de 1871 en que se legalizaron las firmas que en ella figuran, i que es la que mas favorece a la Empresa. Las ramificaciones debian, segun esto, terminarse el 6 de noviembre de 1872; pero como por decreto de 26 de abril del mismo año se prorogó el plazo de un año por treinta meses mas, el tiempo hábil para concluir *la obra de las ramificaciones* no espiró hasta el 6 de junio de 1875. Dentro de ese tiempo no alcanzó a cumplirse aquella condicion, como se deduce de los antecedentes i de la misma confesion de la Empresa; pero la escepcion de fuerza mayor que ella opondrá a esta causal es atendible, desde que las leyes sobre estanco del salitre, de 18 de enero de 1873, i sobre espropiacion de las salitreras, de 28 de mayo de 1875 son anteriores a la espiracion del plazo, i pueden haber importado o una verdadera imposibilidad, o dificultades mas o ménos graves, o, finalmente, simples inconvenientes fáciles de ser superados, calificaciones que solo el tribunal competente podrá mas tarde hacer en vista de las pruebas que se le presenten en juicio contradictorio. (*Recopilacion*, páj. 92.)

Los señores Guerrero i Dávila Larrain, a propósito de la misma escepcion, dicen:

Montero Hermanos contrajeron el compromiso de construir estas obras en los términos de uno i cuatro años, ampliado después el primero por 30 meses mas; salvo casos fortuitos de guerra civil o exterior o de fuerza mayor.

Uno i otro plazo están vencidos. Suponiendo por un momento que no hubiera existido ninguna de las causas que liberaban a Montero Hermanos de su obligacion, a saber: caso fortuito, guerra civil o exterior i fuerza mayor, es indudable que sus concesiones habrian caducado, i no podrian hoy alegar privilejio.

En la hipótesis contraria, de la existencia de esas causales, es igualmente indudable que aun subsistirian esas concesiones. Ahora bien: ¿ha existido alguna de ellas?

La Comision no lo puede saber, pero para que reconociera la existencia de alguna de esas causales, seria preciso que ella hubiera sido aceptada por el Gobierno del Perú, o por el de Chile, o que hubiera sido declarada por autoridad competente, que serian los tribunales de justicia. (*Recopilacion*, páj. 113.)

Me permito detenerme sobre la opinion de los señores Guerrero i Dávila Larrain. Estos señores declaran que ellos no pueden saber si ha existido o nó la fuerza mayor alegada por la Compañía, pero agregan que para reconocerla seria necesario *que ella hubiera sido aceptada por el Gobierno del Perú, o por el de Chile, o que hubiera sido declarada por autoridad competente, que serian los tribunales de justicia.*

Estando como ha estado la Compañía en posesion de sus privilejios i no habiéndose puesto en duda sus derechos jamas bajo el réjimen peruano, ¿cuándo ni con qué objeto habria pedido que se aceptara la escepcion de fuerza mayor?

Las escepciones se alegan i prueban cuando hai demanda i juicio, o cuando se pone en duda un derecho; i como tal cosa no sucedió ántes de 1881, mal pudo la Compañía aducir escepciones cuando nadie la deman-

daba i sus derechos eran respetados. La Compañía no se vió amenazada sino en el caso que fué materia del informe transcrito, e inmediatamente dedujo la escepcion de fuerza mayor. Debía, por consiguiente, en ese caso, en ese momento, discutirse i apreciarse la escepcion; i si la autoridad administrativa no era competente para fallarla, debió declararse incompetente.

Ese procedimiento es rudimental i practicado dia a dia en todos los tribunales de Chile i del orbe entero. El deudor i toda persona que ha contraido una obligacion, no alega las escepciones que amparan sus derechos sino cuando se le demanda el cumplimiento de la obligacion o se ponen en duda sus derechos correlativos.

Una escritura pública de mutuo, por ejemplo, prueba el crédito, pero ella no basta para hacer pagar al que aparece deudor. Este, cuando se le demanda, opone sus escepciones, i en el litijio que entónces se traba, se formulan i discuten las escepciones, i la sentencia las acepta o desecha. ¿Por qué se quiere colocar a la Compañía fuera del derecho comun, que es equitativo i es legal? ¿En dónde se encontraria la razon o el fundamento de la rara i nueva doctrina que se aplica a la Compañía por los señores Guerrero i Dávila Larrain?

A pesar de esa teoría inaceptable, en ese informe, como en el de la mayoría de la comision, se consigna la idea de que la escepcion de fuerza mayor alegada por la Compañía cae bajo la jurisdiccion de los tribunales de justicia.

No solo ampara a la Compañía la escepcion de fuerza mayor, ampárala tambien el derecho de poseedor, constantemente reconocido i respetado.

A pesar de haber espirado en 1875 el plazo para la

construccion de los ramales i de haber habido mérito, a juicio de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, para que se declarara de oficio la caducidad de los privilejios, ningun industrial solicitó la declaracion de caducidad en los años subsiguientes, ni las autoridades del Perú hicieron tal declaracion.

Los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, léjos de alegar la caducidad, reconocieron implícitamente los privilejios, solicitando i obteniendo de la Compañía, en 13 de noviembre de 1877, la construccion del ramal de *Agua Santa*. Igual procedimiento observaron otros salitreros.

A la posesion de hecho i al reconocimiento espreso de Campbell Jones i C.<sup>a</sup> i de otros salitreros, agrégase todavía el reconocimiento del poder ejecutivo i del poder judicial en declaraciones i resoluciones que no dejan lugar a duda.

Como lo he manifestado en la páj. 36, el plazo para comenzar la línea a Bolivia espiró el dia 7 de noviembre de 1873, i ni ántes ni despues de esa fecha se dió principio a esa obra. Hai, por consiguiente, mérito sobrado para creer que la concesion de 1871, en lo relativo a la línea de Bolivia, habia caducado en noviembre de 1873. Sin embargo, con posterioridad a esa fecha el Gobierno del Perú libró diversos decretos en que implícitamente se reconoce la existencia del privilejio de 1871 en la parte relativa a la construccion de ramales.

En 24 de octubre de 1874, ese Gobierno aprobó el contrato celebrado en 24 de diciembre de 1873 entre Montero Hermanos i la Compañía Nacional, por el cual aquellos cedieron las concesiones de 1868, de 1869 i tambien la de 1871, escluyendo de ésta la obligacion de prolongar la línea de Iquique a la Noria hasta la frontera de Bolivia. Estos hechos están espresamente reco-

nocidos en el 1.<sup>er</sup> aparte de la pág. 25 del folleto sobre *Caducidad*, i demostrados en pájs. 28 a 33 de este escrito.

Mas tarde, en 1877, habiéndose promovido cuestion sobre los fletes que debian cobrarse en el ramal de La Peña, el Gobierno declaró que los concesionarios podian cobrar en ese ramal los mismos fletes que cobraban en el ferrocarril de Iquique a la Noria. Esa resolucion importa un reconocimiento espreso de que los concesionarios estaban en posesion lejitima del privilejio de 1871, en la parte relativa a construccion de ramales, porque el ramal de La Peña que se comenzó en virtud del derecho de preferencia que acordaba la cláusula 28 del decreto de 11 de julio de 1868, quedó comprendido en la cláusula 3.<sup>a</sup> del decreto de 26 de octubre de 1871 por espresa declaracion del Gobierno peruano hecha en decreto de 10 de julio de 1872. En consecuencia, cuando el Gobierno peruano ordenaba, en 1877, que se respetasen los derechos de los concesionarios en el ramal de La Peña, en las condiciones establecidas en el decreto de 1872, reconocia, implícita pero claramente, que se hallaba vijente en 1877 el privilejio relativo a construccion de ramales de la Noria.

No reproduzco en esta parte los decretos a que acabo de referirme porque ellos corren íntegros en las pájs. 12 a 15 de este memorandum.

Mas tarde todavía, en 10 de febrero de 1879, el Gobierno del Perú aprobó los contratos celebrados entre Montero Hermanos i la Compañía Nacional, contratos que contenian la cesion íntegra de las concesiones de 1868 i 1869 i la cesion de los privilejios otorgados en 1871, con escepcion de la línea a la frontera de Bolivia. En el recordado decreto de 1879, que corre íntegro en la pág. 33, el Gobierno dijo lo siguiente:

Se declara: que Montero Hermanos, concesionarios de los ferrocarriles del departamento de Tarapacá, han procedido en uso de derechos lejitimos, al celebrar los contratos i otorgar las escrituras de que queda hecha referencia, tanto con los señores Alejandro Arenas i Manuel Candamo, como representantes de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, cuanto con las otras sociedades i personas de quienes queda hecha mencion; de cuyas operaciones todas queda enterado el Gobierno; siendo entendido que las compañías o individuos extranjeros con quienes Montero Hermanos han contratado, no ocurrirán en las cuestiones que con el Gobierno se susciten por razon de los derechos i obligaciones que emanen de los contratos primitivos de concesiones, a otras leyes i tribunales que los de la República, sin que en ningun caso ni circunstancias les sea permitido recurrir a la via diplomática, a la que espresamente renunciaron en los mencionados contratos Montero Hermanos por sí, sus herederos, representantes i contratistas en la trasmision de propiedad o dominio de los dichos ferrocarriles del departamento de Tarapacá. I por cuanto en el precedente recurso se solicita ademas, que se espidan cuatro copias legalizadas de dicho recurso i de la presente resolucion, se dispone: que dichas copias legalizadas se espidan por la direccion de Obras Públicas, a costa de los recurrentes.—Rejístrese i comuníquese.—Rúbrica de S. E.—*Corrales Melgar.* (*El Peruano*, de 1.º de marzo de 1879.)

Ese decreto reconoce que Montero Hermanos habian procedido en uso de derechos lejitimos al ceder el privilejio de 1871 escluyendo de la cesion la línea a Bolivia. Reconoce, por consiguiente, tanto que ese privilejio era susceptible de division como que la parte que se trasfere—la relativa a ramales—estaba vijente.

En las resoluciones gubernativas dictadas en 24 de octubre de 1874, en 7 de agosto de 1877 i en 10 de febrero de 1879, hai una ratificacion clara del decreto de 26 de octubre de 1871 en la parte relativa a ramales; i hai completo silencio con relacion a la parte del mismo decreto rela-

tiva a la línea de Bolivia, puesto que esa parte era escluida espresamente en todos los contratos de cesion. Ese silencio, en el peor de los casos, podrá traducirse como reconocimiento tácito de que el privilejio relativo a la línea a Bolivia habia caducado; pero esa misma circunstancia robustece i confirma la deduccion de no haber caducado el privilejio relativo a los ramales de la Noria.

En aquellos decretos hai tambien una aplicacion práctica del contrato hecha por una de las partes i aprobada por la otra. Montero Hermanos han entendido que podian desprenderse de una parte de la concesion de 1871, i han dispuesto de ella considerándola vijente; la aprobacion de esos actos por el Gobierno del Perú, importa lo mismo que si el contrato dijera que, aunque caducara el privilejio relativo a la línea de Bolivia, podria cederse el relativo a ramales. (Art. 1564 del C. C.)

Los decretos gubernativos fueron tambien corroborados por sentencia de los tribunales de justicia. Habiendo ordenado el Gobierno, en 15 de noviembre de 1876, que la Empresa de los Ferrocarriles recibiese en pago de los fletes los billetes de banco de emision autorizada por el Gobierno, la Empresa se querelló de despojo contra el Supremo Gobierno.

La Corte Suprema del Perú dió lugar a la querella en 1.<sup>a</sup> i en 2.<sup>a</sup> instancia, i ordenó reponer a la Empresa en el derecho de cobrar los fletes en moneda metálica. Entablado recurso de nulidad contra esas sentencias, fué desechado por el Supremo Tribunal de Responsabilidad, en sentencia de 7 de agosto de 1879. Agrego como anexo las sentencias recordadas.

En ese juicio el Gobierno no insinuó siquiera la idea de caducidad de los privilejios de que entónces gozaba

la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.

Los actos del Gobierno peruano, que acabo de recordar, pueden esplicarse tambien como una aplicacion prudente de las facultades discrecionales del Gobierno. En efecto, el Gobierno debia propender al buen éxito de la línea de Iquique a la Noria por haber garantizado un interes de 7% sobre el capital calculado para esa obra (*Documentos*, páj. 46, cláusula 17); i como esa línea habria podido arruinarse por la competencia, interesaba al Estado mantener el privilejio de 1871, que era una condicion de éxito para el ferrocarril de Iquique. Aquel interes fiscal subsiste hoi.

En resúmen, la Compañía, cesionaria de una parte de los derechos i obligaciones de Montero Hermanos, con espresa aprobacion del Gobierno peruano, ha ejecutado todas las obras i cumplido todas las obligaciones inherentes a los derechos que se le cedieron, salvo aquellas que fueron postergadas por la fuerza mayor nacida de las leyes de estanco i de espropiacion, que limitaron la produccion del salitre, la concentraron en puntos determinados i prohibieron su desarrollo. Aun durante la situacion anómala, la Compañía construyó todos los ramales que fueron haciéndose necesarios; i removida la fuerza mayor, ha solicitado se le permita hacer todos aquellos que pudieran hallarse comprendidos en las cláusulas de sus contratos. No se ha citado ni podrá citarse un solo caso en que la Compañía se haya negado o haya retardado la construccion de algun ramal que fuese necesario, salvo las épocas en que ha pesado sobre ella la prohibicion decretada por autoridad competente. Durante los largos años trascurridos desde que la Compañía entró

en el goce de los privilegios hasta 1881, ninguna reclamacion se formuló contra ella ni por los industriales ni por el Gobierno; por el contrario, el Gobierno i los tribunales de justicia libraron diversas resoluciones que importan el reconocimiento de los privilegios, i que podrian importar su ratificacion en caso de que hubieran caducado. La Compañía ha gozado sin interrupcion alguna de los privilegios de 1868 i de 1869, i tambien del de 1871 en la parte que se le cedió, ejecutando todos los actos i obras i ejercitando todos los derechos relativos a esos privilegios. La Compañía se encuentra por consiguiente en plena posesion i goce de los derechos que son materia de esta contencion; i los casos particulares de mora que se alegan contra ella, se encuentran comprendidos i salvados por la cláusula 4.<sup>a</sup> del decreto de 26 de octubre de 1871, que la escusa de la obligacion de construir ciertas obras dentro de los plazos designados al efecto, en casos fortuitos, de guerra civil o esterior, i de fuerza mayor.

Esa conclusion, amparando los derechos existentes, consulta a la vez los intereses fiscales.

---

## VI.

### Autoridad competente para declarar la caducidad.

Creo haber demostrado en el párrafo precedente que los privilegios de que está en posesion la Compañía no han caducado.

Discurriendo ahora en el supuesto contrario, paso a manifestar las razones que asisten a la Compañía para sostener que la cuestion pendiente sobre caducidad es de la competencia de los Tribunales de Justicia, i nó del Presidente de la República como lo sostienen Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

La cláusula del decreto de 26 de octubre de 1871, único fundamento invocado para sostener la competencia del Presidente de la República, dice lo siguiente:

20.—El Gobierno podrá declarar caducada esta concesion de propia autoridad i sin mas trámite siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados o se suspendan los trabajos durante un año. (*Documentos*, páj. 67.)

Esa cláusula, clara i esplicita, no establece la caducidad sino que confiere al Gobierno la facultad discrecional de declararla en dos casos mui determinados i concretos, a saber: si las obras necesarias no se hubieran comenzado dentro del tiempo debido, o si despues de comenzadas se hubieran suspendido durante mas de un

año. La cláusula no dice que las concesiones caducarán en esos eventos, sino que el Gobierno podrá declararlas caducas. La cláusula ha reservado, por consiguiente, al Gobierno la facultad de apreciar si atendidas la circunstancias habria o nó mérito para hacer la declaración.

En el párrafo anterior he demostrado que la Compañía nunca ha estado en mora para construir las obras necesarias. Procuraré demostrar ahora que la cuestion que hoi se ha suscitado no cae bajo la disposicion de la cláusula 20 que acabo de transcribir, sino bajo las disposiciones jenerales de la lejislacion.

La cláusula 20 no tuvo otro objeto que el de impedir que se retardara sin motivo la construccion de las líneas que necesitaba la industria salitrera. Habiéndose construido ya todas esas líneas i estando la industria servida por ellas, el caso actual no puede someterse a una cláusula que solo prevee el caso de inejecucion de obras, esto es, un hecho material fácil de apreciar i estraño a toda controversia.

Hoi dia no se puede decir que la Compañía no inició los trabajos en tiempo oportuno o que los ha suspendido durante un año. La Compañía ha estado últimamente bajo la fuerza de los decretos del Gobierno que le impedian construir obra alguna; ha solicitado con instancia que se le permitiera hacer las obras que la libertad de industria, restablecida en 1882, habia hecho necesarias; e inmediatamente despues dealzada la prohibicion las ha ejecutado.

¿Es esta la situacion contemplada en la cláusula 20 i el caso de aplicar esa cláusula?

Evidentemente nó, puesto que la cláusula se refiere esclusivamente al caso de inejecucion de obras o al caso

de mora durante mas de un año; i la Compañía no ha estado ni está en mora.

Carecen, por consiguiente, de fundamento los que pretenden que el Gobierno es competente para declarar la caducidad por no haberse construido en tiempo debido obras que ya estan construidas. La facultad conferida al Gobierno por la cláusula 20 es limitada, restringida a dos casos especiales entre los cuales no está comprendido el actual. Corrobora esta opinion el testo de la cláusula 4.<sup>a</sup>, la cual se limita a fijar el término para la construccion de las obras sin imponer la pena de caducidad i esceptuando espresamente los casos de fuerza mayor. (*Documentos*, páj. 64.)

Esa cláusula 4.<sup>a</sup>, que es la disposicion mas jeneral del contrato, coloca la obligacion de construir los ramales dentro de cierto término, bajo los preceptos comunes del derecho, los cuales solo autorizan al acreedor, en el caso de mora del deudor, para pedir apremio para la ejecucion de la obra, o autorizacion al acreedor para ejecutarla por sí mismo o por un tercero a espensas del deudor, o que éste indemnice perjuicios. (Art. 1553. C. C.)

Vuelvo a repetirlo: no estando suspendida ninguna de las obras que la Compañía pudiera estar obligada a ejecutar, no es el caso de aplicar la cláusula 20.

No niego que pueda litigarse sobre la subsistencia o caducidad de los privilejios de la Compañía. Todo derecho puede ser objetado, desconocido o atacado por un tercero; pero la cuestion que de allí surja será en tésis jeneral, i salvo preceptos o convenios claros i espresos, materia de la esclusiva competencia de los Tribunales de Justicia, por precepto espreso del art. 108 de la Constitucion Política, que confiere exclusivamente a los tribunales de justicia la facultad de juzgar las causas

civiles o criminales, prohibiendo espresamente al Presidente de la República o al Congreso, ejercer en ningun caso funciones judiciales. Ese precepto constitucional está repetido en el art. 1.º de la lei de 15 de octubre de 1875, que dice:

La facultad de conocer de las causas civiles i criminales, de juzgarlas i de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece esclusivamente a los tribunales que establece la lei.

En Chile no hai jurisdiccion contencioso administrativa para los asuntos que afectan los intereses fiscales. En esos asuntos conocen hoi, en 1.ª instancia, los jueces de comercio, i en 2.ª la Corte Suprema. Agregaré, como anexo, textos de doctrina i casos resueltos por los tribunales chilenos.

Los señores Campbell Jones i C.ª tienen interes en que desaparezcan los privilejios de la Compañía i creen tener razones para atacar esos privilejios. En hora buena, ocurran a los Tribunales de Justicia, en obediencia a los preceptos legales i constitucionales, i al decreto de 13 de agosto de 1881, cuya parte resolutiva, dice:

Suspéndense los efectos del referido decreto de 18 de julio del presente año, hasta que, regularizada la situacion política de aquellos territorios por un tratado de paz o por la lei, la autoridad judicial resuelva esta cuestion que se ha hecho contenciosa en virtud de la oposicion del espresado Griffin.—Tómese razon i comuníquese.—PINTO.—*Manuel Recabárren. (Diario Oficial, núm. 1312.)*

La cuestion de caducidad por su naturaleza i por los elementos de hecho i de derecho que abraza, no puede ser resuelta con acierto sino observándose los procedimientos a que las leyes han sometido los juicios i que son la única i verdadera garantía del derecho de pro-

piedad. La solucion de la controversia exige el esclarecimiento de numerosos hechos, para lo cual es indispensable la apertura de un término probatorio; reclama tambien la apreciacion i calificacion legal de numerosos actos, labor que solo puede ser desempeñada discretamente por los majistrados consagrados al estudio del derecho i revestidos de todas las condiciones de imparcialidad i competencia que las leyes han creído necesario fijar como garantía de los valiosos intereses sometidos a su jurisdiccion.

La observancia de los procedimientos i el respeto de las leyes que reglan la competencia no pueden olvidarse sin grave peligro del derecho:

Ninguna gran injusticia puede cometerse, dice Mr. Dupin, sino pisoteando los principios, las formas i las leyes. Tambien el primer cuidado de todos los gobiernos revolucionarios i despóticos, de todos aquellos que quieren aplastar lo que les perjudica, oprimir lo que les disgusta, sofocar lo que les resiste, es sustituir la arbitrariedad i la precipitacion al desarrollo saludable de las formas, cuya lentitud tiene principalmente por objeto dejar a las pasiones tiempo de calmarse, i a la verdad, el medio de hacerse oír. (*Dupin, Memorias, tomo I, páj. 452.*)

La competencia de los Tribunales de Justicia en la cuestion de caducidad ha sido tambien reconocida por casi todas las personas que han sido llamadas a formar opinion sobre la materia, siendo digno de notarse que no podrá citarse una sola opinion ilustrada e imparcial que haya sostenido lo contrario.

Los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, dicen:

Los plazos de seis meses i de treinta fijados para dar principio i término al ferrocarril de Pisagua a Sal de Obispo i Negreiros, no rijen respecto de las ramificaciones a las salitreras que no es-

taban en explotacion el 18 de mayo de 1869, dentro de la zona a que ese decreto se refirió. No era posible prever cuándo se pondria en ellas trabajos sérios que, en interes de la industria, de la Empresa i del Estado merecerian ser atendidos, i se dejó al tiempo, a la decision de los contratantes i de las autoridades judiciales, si entre éstos no hubiere acuerdo, la calificacion de aquella necesidad.

En consecuencia, el hecho de que algunas salitreras no se hayan ramificado dentro de los tres años, contados desde el otorgamiento de la escritura en que consta el privilejio de 1869, aun probado sin contradiccion, lo que no ha sucedido, está léjos de ser suficiente para establecer i declarar la caducidad de dicho privilejio, miéntras no se trate de aquellas que, ubicadas dentro de la zona al norte de Negreiros en la provincia de Tarapacá, hubieren estado en explotacion el 18 de mayo de 1869 i al fenecimiento del plazo concedido para terminar los trabajos.

Pero miéntras Campbell Jones afirman, sin presentar pruebas, que no se construyeron en tiempo ni la línea principal a Sal de Obispo, ni su continuacion a Negreiros, Linnich sostiene lo contrario; *todo lo cual manifiesta la necesidad de que estos negocios, de gran interes para los particulares, para la industria i para el Estado, no sean resueltos, como se pretende, administrativamente por el Ejecutivo, sino por las autoridades correspondientes, con pleno conocimiento de causa.* (Recopilacion, pájs. 86 i 87.)

.....

#### En resúmen:

Hai razones para creer que el contrato de 1871 ha caducado; *pero tal cuestion es de carácter judicial:*

1.º Porque, aunque ni las ramificaciones, ni la línea de la Noria a Bolivia se han construido dentro de los plazos estipulados, condicion necesaria de la subsistencia del privilejio, la Compañía alega la escepcion de fuerza mayor fundada en las leyes de estanco, espropiacion i estado de guerra en que posteriormente se ha encontrado aquel territorio. (Recopilacion, pájs. 93 i 94.)

.....

Por mas elásticas que se supongan las prescripciones del dere-

cho internacional i las facultades que en territorio enemigo tiene el Gobierno ocupante, ellas dejan de serlo, desde que éste por una declaracion honrada, hija del estudio i de la conviccion íntima ha determinado su naturaleza i les ha fijado su alcance. *El Gabinete de que US. forma parte se ha pronunciado en la Cámara de Senadores reconociendo que las cuestiones de que nos ocupamos no deben resolverse administrativamente, en cuanto ellas son contenciosas i del resorte de los tribunales de justicia que sean competentes cuando se regularice la situacion política de Tarapacá.* Tal declaracion fué pronunciada despues del estudio que de este negocio se hizo por el distinguido juriconsulto señor José Eujenio Vergara, Ministro de Justicia entónces, en cumplimiento de un encargo especial del Presidente de la República. US. mismo tomó parte en el debate i apoyó el juicio de su colega. (*Recopilacion, pájs. 95 i 96.*)

En el informe suscrito por los señores Guerrero i Dávila Larrain, se lee lo siguiente:

Creemos, por lo tanto, que subsisten en toda su fuerza los derechos i privilejios que los decretos de 1868 i 1869 concedieron a Montero Hermanos para la construccion de los ferrocarriles de Iquique i Pisagua, aun cuando hubieran caducado los indicados en el decreto de octubre de 1871; i establecido este antecedente es oportuno examinar si el Gobierno de Chile puede pronunciarse sobre la caducidad o subsistencia de estas últimas concesiones.

En el terreno en que ha quedado planteada la cuestion, *la resolucion que sobre el particular diera el Gobierno no importaria pronunciamiento alguno con el carácter de fallo, sino simplemente el ejercicio del derecho que a la Administracion le corresponde, en virtud de la falta de cumplimiento por parte de Montero Hermanos del compromiso que contrajeron.*

Para que, trascurrido el plazo en que debieron terminarse las obras, se continuara reconociendo el privilejio concedido bajo la condicion indispensable de estar construido el ferrocarril, *se necesita, o pronunciamiento de autoridad competente que no puede ser otra que la judicial, estableciendo la existencia de alguna causal de escusa, o aceptacion de ésta por parte del Gobierno.*

*Por el contrario, si Montero Hermanos hubieran entrado en el goce de este derecho no podrian ser privados de él, sino por declaracion de autoridad competente, que siempre será la judicial.*

Pero no es esta la situacion creada por la falta del compromiso contraido por los señores Montero Hermanos.

Así como el Gobierno puede declarar por sí caducados los privilejios i concesiones del decreto de octubre de 1871, no podria hacerlo respecto de los otorgados por los decretos de julio de 1868 i mayo de 1869, de los cuales han estado en goce Montero Hermanos, o quienes sus derechos representan, pues para esto seria necesario fallo de la justicia ordinaria que así lo determinara. (*Recopilacion*, páj. 116.)

.....

La oposicion que la Empresa de Ferrocarriles haga a la solicitud de los señores Campbell Jones i Compañía, i demas interesados no reúne todos los elementos necesarios para formar la contencion judicial.

Puede la autoridad administrativa examinar los antecedentes de esa oposicion; si ellos están fundados a su juicio, negar el permiso que se solicita; i en caso contrario, otorgarlo.

*Procediendo así, no resuelve cuestion judicial alguna, no hiere los derechos de la Empresa, quien puede ejercer entónces los recursos que las leyes conceden para la defensa de ellos i de sus privilejios.*

La concesion de un simple permiso en estas condiciones, esto es, cuando se trata de ejercer un derecho comun, se entiende concedido sin perjuicio de terceros.

La declaracion de si existe o nó ese perjuicio de terceros, compete a la justicia ordinaria, si es que él es negado por aquellos a quienes se hubiere otorgado la concesion. No basta que un tercero, con razon unas veces, i tal vez otras sin ella, se presente diciéndose perjudicado, para que la autoridad administrativa acepte la existencia de semejante perjuicio i se haga por esto solo contenciosa la cuestion.

Juzgado el caso actual a la luz de estos principios, se llega a la consecuencia de que sin necesidad de que el Supremo Gobierno se constituya en juez en esta materia, puede él pronunciarse en

uno u otro sentido sobre las solicitudes para construir ferrocarriles en Tarapacá. (*Recopilacion*, páj. 123.)

El señor don Ramon Barros Luco, informando sobre las mismas cuestiones, declaró que aceptaba en jeneral el informe de los señores Guerrero i Dávila Larrain; pero agregó que aunque a su juicio, el Gobierno podia hacer concesiones para la construccion de nuevas líneas férreas en Tarapacá, debia, al proceder así, tener presente la cláusula 3.<sup>a</sup> del decreto de 26 de octubre de 1871, «que pone una limitacion a las nuevas concesiones de líneas.» Este último informe favorece la doctrina que sostengo, porque si debe tenerse presente la cláusula 3.<sup>a</sup> de la concesion de 1871, esa cláusula no ha caducado i en consecuencia está vijente el privilejio para oponerse a la construccion de líneas entre la costa i las salitreras que tienen ferrocarril.

A las opiniones recordadas, se agrega otra que merece especial atencion por la competencia especial del autor en los diversos ramos de nuestra jurisprudencia. Me refiero a la opinion que emitió el señor don José Eujenio Vergara en 1882, siendo Ministro de Justicia i despues de un estudio especial hecho por encargo espreso del Supremo Gobierno i en vista de los antecedentes que suministró el señor don José Francisco Vergara.

El señor Ministro de Justicia arribó entónces a la conclusion de que por lo que tocaba a los derechos que los señores Montero Hermanos alegaban para oponerse a la solicitud de los señores Campbell i Jones, no era el Gobierno el llamado a decidir sino los tribunales de justicia. (*Sesion del Senado*, en 13 de diciembre de 1882, páj. 185.)

Hai todavia otra opinion sobre esta materia. Los se-

ñores Puelma, Guerrero i Valdés Munizaga, miembros de la Comision de Gobierno del H. Senado, informando sobre una solicitud de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> han dicho:

Vuestra comision cree que estando aceptado el hecho de no haberse iniciado los trabajos de prolongacion de la línea de la Noria a la frontera de Bolivia, a que espresamente se comprometió Montero Hermanos en la cláusula 1.<sup>a</sup> del contrato de 1871, es evidente que el Gobierno de Chile, subrogado en los derechos i obligaciones del gobierno del Perú en todo lo referente a los privilejios otorgados a Montero Hermanos, puede declarar caduco dicho contrato en virtud de la facultad que espresamente le da la citada cláusula 20 del mismo, *declaracion que no quita a la Compañía de ferrocarriles la facultad de recurrir a los Tribunales reclamando la vijencia de su contrato, si creyese que esa resolucion del Gobierno vulneraba su derecho.* (*Sesion del Senado en 22 de agosto de 1884.*)

Finalmente, los mismos señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, en su folleto titulado *Observaciones*, páj. 30, dijeron lo siguiente:

Se supone que el papel que se intenta hacer representar al gobierno es el de juez árbitro de derechos controvertidos entre él i la Compañía de los ferrocarriles; siendo que el que nosotros pretendemos que asuma es el de parte interesada en el negocio i que en consecuencia obre i proceda como cualquier individuo particular procedería en situacion análoga. *No porque el gobierno, al otorgar el permiso que se le ha pedido, piense i sienta que los privilejios que se dicen invulnerables han caducado ya, no por eso tal caducidad ha sido irremediabilmente declarada.—El juicio contencioso sobreven-drá, i es en él en donde puede i debe hacerse esa declaracion en términos que produzcan los efectos de la cosa juzgada.*

Resumiendo todas las opiniones recordadas, resulta: 1.<sup>o</sup> que los señores Vergara don José Eujenio, Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta creen que la declaracion

de caducidad solo puede corresponder a los tribunales de justicia; 2.º que el señor don Ramon Barros Luco llega por distintos caminos al mismo resultado; 3.º que los señores Guerrero don Ramon i don Adolfo, Puelma, Valdés Munizaga i Dávila Larrain creen que el Presidente de la República puede hacer la declaracion de caducidad, si encuentra mérito para ello; pero que esa declaracion no obstará para que los Tribunales de Justicia, que son la autoridad competente, resuelvan en definitiva i de un modo eficaz si hai o no caducidad; i 4.º que esta última opinion es tambien sustentada por Campbell Jones i C.ª.

En consecuencia hai division de opiniones sobre si el Presidente de la República tiene o nó la facultad de declarar la caducidad; pero existe completa uniformidad acerca de la competencia de los Tribunales de Justicia para conocer en el juicio sobre caducidad, i sobre que esa autoridad es la única cuya resolucion tendrá los caracteres de definitiva i eficaz.

En vista de tales antecedentes, debo esperar que el Supremo Gobierno se abstenga de dictar resolucion sobre tan grave cuestion. La abstencion seria conforme con los preceptos constitucionales i legales que prohiben al Congreso i al Presidente de la República ejercer en ningun caso funciones judiciales, i consultaria mejor la independencia i el decoro de los poderes públicos i hasta los principios mas obvios en materia de jurisdiccion.

Si la resolucion, que se pide al Presidente de la República, no es una resolucion de término sino sujeta a revision i reforma por los tribunales de justicia, como lo han reconocido todos los señores informantes, el Gobierno, pronunciándose sobre la cuestion de caducidad, asumiria el papel de un tribunal de 1.ª instancia i colo-

caria al poder judicial en la condicion de un tribunal de alzada con facultad, para revocar i anular la resolucion gubernativa.

¿Pueden conciliarse semejantes efectos con la soberanía e independencian de los poderes públicos, con la demarcacion e independencian de facultades i atribuciones que a cada uno de ellos corresponde i con las nociones elementales en materia de competencia i de procedimientos, que ha creado una órbita especial de accion a cada poder público, i que en los asuntos de carácter judicial han establecido con enérgica claridad la esclusiva competencia de los tribunales de justicia i la prohibicion igualmente enérgica de que los otros poderes intervingan en esos asuntos?

El recto criterio i elevada prudencia de V. E. ha de resolver estas cuestiones, teniendo todavia en cuenta que, lo manifestaré mas adelante, ningun interes público i jeneral reclama la declaracion de caducidad.

Ya se considere la cuestion de caducidad bajo sus diversas faces de hecho i de derecho civil, ya se mire bajo la luz proyectada por los diversos informes que sobre ella han recaido, ya finalmente en relacion con los preceptos del derecho público i con los buenos principios de administracion, la competencia esclusiva del poder judicial para resolverla, establecida en el decreto de 13 de agosto de 1881 i aceptada por V. E. como procedimiento correcto, se impone como un derecho constitucional, justo i conveniente.

---

## VII.

### Intereses afectados en las cuestiones controvertidas.

En la solicitud, materia de este debate, los señores Campbell Jones i C.<sup>ª</sup> terminan fundando la caducidad de todos los privilejios conferidos a Montero Hermanos, en que el desconocimiento de esos privilejios será altamente benéfico a los intereses jenerales de la industria salitrera i a los intereses fiscales.

Esas mismas ideas se encuentran en el folleto *Observaciones*, en el folleto *Caducidad* i en casi todas las publicaciones i escritos que dichos señores han presentado en las jestioncs anteriores.

Habré de detenerme en esta faz de la cuestion que es de gran importancia, porque si la concesion que solicitan Campbell Jones i C.<sup>ª</sup> hubiera de consultar intereses jenerales, ello podria inclinar el ánimo de V. E. en el sentido de la caducidad de los privilejios como medio de favorecer la industria i las rentas fiscales. Me mueve tambien la circunstancia de que, en caso de tener V. E. la facultad de declarar la caducidad, esa facultad es potestativa i puede, en consecuencia, ejercitarse o reservarse en un sentido que consulte aquellos intereses.

Observo ante todo que las consideraciones de interes jeneral no pueden prevalecer sobre ningun derecho particular amparado por las leyes. El respeto a la propie-

dad privada figura en Chile en primera línea entre las garantías de derecho público; i el respeto a todos los intereses privados constituye uno de los deberes primordiales de todas las autoridades del país. Todos los intereses sociales se descomponen en intereses particulares, i si fuera lícito desdeñar un derecho por ser particular, por el mismo hecho quedaría ofendido i amagado el interés jeneral.

No niego a los señores solicitantes el derecho de invocar los intereses jenerales para dar fundamento plausible a sus empresas particulares; pero me permito observar que hai algo de inusitado en que personas que no tienen nacionalidad chilena, ni carácter alguno para velar por los intereses públicos, lo hagan con tanta tenacidad, olvidando que esos intereses tienen jenuinos representantes en el Supremo Gobierno, en el Congreso i en los fiscales de los Tribunales de Justicia; i que existe una prensa ilustrada, independiente i celosa que se hace un deber de discutir todo asunto de verdadero interés público.

La peticion de caducidad no tiene otro objeto que abrir la puerta a un ferrocarril entre la salitrera *Agua Santa* i Caleta Buena. Esa línea no vendria a unir ni poblaciones ni centros industriales o comerciales: su esclusivo objeto seria unir con la costa algunas salitreras que actualmente están ya unidas por ferrocarril.

Antes de analizar los efectos inmediatos de las líneas proyectadas, es conveniente manifestar que la industria salitrera de Tarapacá goza actualmente de vias de acarreo mas ventajosas que las que tienen Antofagasta i Taltal, i que ese servicio se hace en condiciones superiores. Basta a mi propósito el testimonio de los documentos públicos.

En la Memoria de Hacienda presentada al Congreso Nacional en 1883, páj. LXXXVIII, se dice:

No obstante el considerable aumento habido en la esportacion de 1882, se ve que las esportaciones verificadas en el mismo año por los puertos de Antofagasta i Taltal, representan una cantidad menor que la esportada en 1881. Ha habido, en efecto, una merma en la produccion de los establecimientos que embarcan sus productos en los espresados puertos. I la causa de esta declinacion se percibe fácilmente, considerando el movimiento de reorganizacion que se ha operado durante el último año en *los establecimientos salitreros de Tarapacá*, que como es notorio, disfrutaban pertenencias de caliche abundantísimo i de subida lei, tienen a su servicio fuertes capitales i medios de trasporte espeditos, i gozan todavia algunos de ellos la ventaja de estar próximos a los puertos i lugares de embarque.

Natural es, pues, que las empresas salitreras que no se encuentran en condiciones tan ventajosas como las de Tarapacá, hayan paralizado sus faenas o reducido su produccion. Este es el resultado lógico del jiro i desenvolvimiento de la industria bajo el régimen de la competencia i de la libertad. Por lo demas, dentro de la lógica de este mismo régimen, pueden las empresas salitreras que hoy sobrellevan una situacion difícil, abrigar la expectativa de cambiar su condicion i de alcanzar considerables provechos, mediante el mejoramiento industrial i el empleo de otros recursos que impulsen el progreso de la produccion.

Entre estos recursos, el de las vias de comunicacion i trasporte es uno de los mas importantes i eficaces.

La Memoria sobre la administracion de Tarapacá, presentada al Supremo Gobierno en diciembre de 1883, por el señor Francisco Valdes Vergara, jefe político de aquel territorio, dice:

En años anteriores, especialmente antes de la guerra, el servicio de los ferrocarriles salitreros fué mui imperfecto i dió lugar a fundadas quejas i reclamaciones de parte de los industriales que, por mala administracion de la Empresa o por escasez de su mate-

rial rodante, no podían bajar a los puertos todo el salitre elaborado en sus oficinas.

Al presente han desaparecido por completo esas graves irregularidades, i justo es declarar que los actuales empresarios de los ferrocarriles han hecho cuantos esfuerzos han sido necesarios para satisfacer las exigencias cada vez mayores de la industria salitrera i facilitar el constante desarrollo de la producción.

Con ese objeto la Empresa ha adquirido un gran número de locomotoras, carros i demas elementos de transporte i ha establecido sus maestranzas en condiciones de ejecutar, en el mas breve término, todos los trabajos que sean indispensables para evitar entorpecimientos o interrupciones en el considerable tráfico que se hace por sus líneas. (Pájs. 33 i 34.)

Los datos que preceden bastan para manifestar que los ferrocarriles salitreros de Tarapacá deben ser contados en el número de los mejores de la República por su actividad, por sus recursos i sobre todo por su buena administracion.

En efecto, durante el período de cerca de año i medio a que la presente Memoria se refiere no ha ocurrido en estos ferrocarriles accidente alguno, circunstancia que es mui notable, nó solo por el gran número de trenes que diariamente recorren las líneas, sino tambien por la naturaleza del terreno sobre el cual se hallan construidas.

Este hecho, poco comun en la estadística de los ferrocarriles, es debido a la severa vijilancia que la Empresa tiene establecida sobre sus líneas i a la especial competencia de los jefes superiores encargados de su administracion inmediata. (Páj. 35.)

Omito otras citas porque las hechas son testimonio autorizado i explícito de que la industria salitrera de Tarapacá goza de los mejores i mas ventajosos medios de transporte que tiene Chile.

Este hecho podria escusar otras observaciones, porque demuestra por sí sólo que el interes público está satisfecho en Tarapacá en lo que respecta al servicio de transporte.

Entraré no obstante a considerar los efectos inmediatos de las nuevas líneas que se solicitan.

La línea proyectada por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> produciría una rebaja en los fletes que hoy pagan *Agua Santa*, *Tres Marias*, i alguna otra salitrera contigua a éstas, i esa reduccion de flete colocaria a los dueños de esas salitreras en condiciones ventajosas para estender la produccion de sus oficinas i hacer competencia formidable a todas las salitreras de Tarapacá i a todas las de Antofagasta i de Taltal.

He aducido esos efectos en otra ocasion i los recuerdo hoy como efectivos e indubitables; pero precisamente los invoco como testimonio de que los señores solicitantes no se preocupan de intereses jenerales sino que van tras de su interés particular.

Es tésis jeneral i cierta, que la economía en los costos de produccion o de transporte hace bajar el precio de las mercaderías i aumenta su consumo; i por eso podria creerse que la peticion de los solicitantes habrá de consultar el interés jeneral i fiscal. Sin embargo, ello no es así, por razones obvias que ya ha aplicado el Congreso, en la lei que gravó con un derecho especial la esportacion del salitre.

Apénas necesito recordar esas razones.

El consumo del salitre tiene un límite marcado por las necesidades de industrias estranjeras. En consecuencia los actos que tiendan a reducir su precio no beneficiarán las industrias chilenas sino las estranjeras, ni reportarán beneficio fiscal atendible, sino en caso que la reduccion de precio fuera jeneral i considerable, porque solo así estimularia el consumo.

Esas condiciones escepcionales de la industria salitrera son universalmente reconocidas i han dado mérito a doctrinas especiales. Paul Leroy-Beaulieu, despues

de establecer los inconvenientes de los derechos de exportacion, agrega:

No sucede lo mismo cuando el pais tiene una ventaja natural incontestable i sobre todo un verdadero monopolio para la produccion de ciertos artículos; entónces los derechos de exportacion, con tal que sean bien entendidos i moderados, pueden ser de una buena economía política. El Perú hace bien de poner contribucion al guano. Quizás tambien al nitrato.» (*Traité de la Science des Finances*, tom. I, páj. 565.)

Consecuencia necesaria de la condicion escepcional del salitre será que la reduccion de fletes para unas potas salitreras, único efecto de las concesiones solicitadas, no producirá aumento de consumo ni consiguientemente aumento de renta fiscal.

Los efectos de tales concesiones serian otros. Los concesionarios aumentarían su produccion sin tasa ni medida; pero en igual proporcion tendrian que disminuir la suya otras salitreras, reportando un perjuicio igual o mayor que el beneficio de aquellas.

Cuanto mayor sea el beneficio de las unas, mayor será el daño de las otras; de tal modo que si *Agua Santa i Tres Marias* pudieran producir los 10.000,000 de quintales que pide el consumo actual, los producirian sin competencia, a favor de los bajos fletes, i el resto de las salitreras de Tarapacá, así como las de Antofagasta Taltal tendrian que cerrarse, con pérdida de sus cuantiosos capitales de explotacion, i habrian de esperar el agotamiento de sus rivales para volver a abrirse con nuevos i cuantiosos gastos de instalacion.

Los efectos expresados serian inevitables i todos ellos sin mejorar la condicion fiscal crearian a la industria salitrera una competencia que comenzando por ser perjudicial, terminaría por ser ruinosa.

Un hecho mui considerable, mui evidente i que viene produciéndose desde largos años atrás, pone en todo su relieve las conclusiones que acabo de establecer, e importa además por sí solo el mas vigoroso argumento que pudiera hacerse contra las pretensiones de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>. Me refiero a la escesiva produccion de salitre, i a la conveniencia jeneral de limitarla por todos reconocida.

Dan testimonio de una i otra cosa las leyes peruanas sobre estanco i sobre espropiacion. Lo da igualmente, i mas elocuente todavía, el convenio celebrado el dia 10 de junio del presente año por todos los salitreros de la provincia de Tarapacá, i al cual han adherido Taltal, Antofagasta i el Toco, es decir, todas las industrias de Chile.

Ese convenio limita la produccion del año entrante a 10,000.000 de quintales españoles. Habiendo llegado la produccion en 1883 a 12.713,000 quintales, es evidente que en ese año hubo un exceso de 2.700,000 quintales.

El acuerdo de los salitreros importa el reconocimiento esplicito de que la produccion de salitre ha tenido en los últimos años proporciones escesivas, i que el interes de todos los industriales está vinculado a limitar esa produccion en armonía con el consumo.

El interes jeneral de la industria salitrera en la actualidad consiste, en consecuencia, nó en fomentar, sino en restringir la produccion.

No debiendo existir antagonismo entre los intereses jenerales i los intereses fiscales, los acuerdos celebrados por los industriales han merecido la aprobacion i el encomio del Gobierno de V. E., a pesar de que ese

acuerdo viene a reducir la renta fiscal que produce la esportacion del salitre.

Mi afirmacion no puede ser mas autorizada. En la Memoria del ministerio de Hacienda, presentada en agosto último, se lee:

Paso a esponer ahora las cifras referentes al movimiento de esportacion del salitre i al respectivo rendimiento fiscal en los años de 1882 i 83.

Esportacion en 1883.....	qtls.	12.713,009
Id. en 1882.....		10.642,117
Diferencia a favor de 1883.....		<u>2.070,892</u>

Las personas inteligentes en este ramo industrial i los mismos productores de salitre, están de acuerdo en que la produccion del artículo ha llegado a ser excesiva, siendo esta la causa de que su precio haya declinado de una manera alarmante, creando una situacion verdaderamente difícil i crítica a todas las empresas que no disponen de elementos estraordinarios i privilegiados para producir.

El consumo o, mas bien dicho, las transacciones sobre salitre verificadas en el mundo entero durante el año de que doi cuenta, arrojan solo la cantidad de 10.230,000 quintales españoles, que comparados con la esportacion que acaba de indicarse, dejan un saldo o sobrante de produccion que importa 2.483,009 quintales españoles.

Bastan estos datos para esplicarse el rápido descenso del precio del salitre en los diferentes mercados del mundo.

A fines de diciembre de 1883, se cotizaba el salitre a razon de nueve chelines diez peniques por quintal español. En la misma fecha de 1882 el precio del salitre fué de doce chelines i medio, habiendo sido de catorce chelines seis peniques a fines de 1881, año en que la esportacion del salitre fué solo de 7.747,229 quintales.

Es evidente que la industria salitrera no puede continuar apurando la produccion al tenor de las esportaciones del año último, sin llegar a una crisis que producirá la liquidacion de un gran

número de empresas consagradas hoy a la producción del artículo.

El Gobierno desearía que las empresas productoras de salitre, llegasen a un acuerdo voluntario a fin de mantener la producción en el pie conveniente para remunerar los gastos de cada empresa i evitar las crisis consiguientes a un exceso de producción.

El gobierno ha tenido presente la posibilidad de un convenio de esta especie i ha procurado por su parte facilitar al derogar el decreto de 28 de julio de 1877 (1). (Páj. LVI.)

Si a juicio de V. E. que es el representante mas caracterizado del interes fiscal, i a juicio de los salitreros, que son los representantes naturales de la industria, la producción actual es excesiva i convendría reducirla, queda con ello clara i absolutamente establecido que la petición de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> no consulta, sino que daña los intereses públicos.

Habré de detenerme todavía en otro orden de consideraciones.

Discurriendo siempre en el supuesto de que los privilejios hubieran caducado siempre habria mérito bastante para denegar la petición de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, porque si la construcción de la línea que ellos pretenden entre Agua Santa i Caleta Buena fuera lícita, conciliable con el respeto a los derechos de propiedad, i de beneficio jeneral, todavía en ese supuesto seria necesario considerar si, tratándose de obras lucrativas, ellas habrían de cederse a una empresa extranjera sin compensación alguna, o si ellas deberán ser ejecutadas por cuenta del Estado. Me permito recordar a este propósito la ilustrada opinion que manifestaron los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta en su informe de 30 de noviembre de 1883.

---

(1) El decreto citado se refiere a denuncias i concesiones de salitreras en territorio chileno.

En ese informe se dice:

Por otra parte, los datos que tenemos a la vista i el fuerte empeño que hacen las partes interesadas en este negocio, sosteniendo sus privilejios la Empresa, i solicitando para sí los contradictores el permiso para establecer nuevas líneas, supuesta la caducidad de aquellos, no nos dejan la menor duda acerca de su importancia industrial i financiera. Por esto creemos que el Estado, declarada la caducidad de cualquiera de los privilejios de que tratamos, debe reasumir sus derechos i ejercitarlos en provecho propio, o bien permitir que lo hagan aquellos que, en licitacion pública, le ofrezcan mayores ventajas i compensaciones. La salitrera de Agua Santa, por ejemplo, segun nuestros informes, podria tener mediante un ferrocarril a Caleta Buena un ahorro de 30 % en el acarreo de sus salitres, quedando habilitada entónces para una grande explotacion i libre de toda competencia. Si, como lo creemos, tales apreciaciones son exactas, ¿qué conveniencia habria para el Estado en ceder incondicionalmente a particulares tan lucrativo negocio, ni cómo podria el Presidente de la República, por sí solo, hacer tales favores, comprometiéndose, ademas, implícitamente a mantener, por tiempo indefinido, habilitada la Caleta Buena, abierta solo al comercio para la satisfaccion de necesidades que podrian ser transitorias?

Ademas, si los privilejios han caducado i esta caducidad es declarada por autoridad competente, el Estado no tiene que temer de ningun lado trabas o embarazos para seguir el camino que indicamos. Los decretos de 18 de julio de 1881 i de 13 de agosto del mismo año no dan a Campbell Jones, como éstos parecen creerlo, derecho alguno ni expectativa bastante fundada en favor de sus pretensiones.

.....

Creemos que si en virtud de interpretaciones jenerales de los privilejios, el Soberano, la Lei, o los Tribunales de Justicia, crearen tal situacion, ésta deberá beneficiar, nó a personas determinadas, sino al Estado, siquiera sea como una lejítima compensacion de los diversos sacrificios que le ha impuesto la guerra. (*Recopilacion*, pájs. 99 i 100.)

Concuerdada finalmente con estas ideas el ilustrado informe que en 19 de agosto último ha elevado, a petición del señor Ministro del Interior, el señor Jefe Político de Tarapacá.

En dicho informe corren los párrafos siguientes:

Accediendo a las exigencias de los dueños de Oficinas, el Gobierno se encontraría en presencia de esta grave cuestion administrativa. ¿Hai conveniencia pública en favorecer la apertura de caletas que diseminan las poblaciones; que debilitan la vijilancia administrativa; que suprimen las ciudades?

Cuestion es ésta que me limito a enunciar para que U. S. la tenga presente si llega el caso de declararse la caducidad de los privilejios.

Mirada bajo otro punto de vista, la declaracion de caducidad en caso de ser fundadas las apreciaciones de este informe, favoreceria a mui pocas personas en contra de lo que podria llamarse *el interes jeneral actual* de la industria salitrera. Ella importaria una alteracion violenta de las condiciones de trabajo que se formalizaron con el tiempo, pero despues de fuertes sacudimientos i de dolorosas liquidaciones.

La rejion salitrera comprendida entre Iquique i Pisagua ganaria poco con la abolicion de los privilejios de 1871.

.....  
La situacion legal de la empresa de Montero Hermanos que he examinado detalladamente, coloca al Gobierno de Chile en una situacion mui ventajosa que debe aprovechar para el desarrollo de interes fiscal. No me incumbe manifestar mis ideas a este respecto en un informe que solo tiene en vista la subsistencia de los privilejios.

Sin embargo, es mi firme conviccion que ántes de pronunciar una declaracion de caducidad que perturbará todas las condiciones de la industria existente *sin favorecer el interes nacional ni siquiera el fiscal*, valdria mas que S. E. el Presidente de la República pesase tranquilamente las ventajas de la situacion que he tratado de desarrollar. I entónces buscando un término de arreglo, que no es difícil de encontrar, se conciliarian las exigencias de la industria

con las poderosas conveniencias del interes *chileno*, hoi casi desterrado de este territorio.

No debo debilitar con nuevas observaciones de mi parte la clara enerjía de las opiniones trascritas, que revisten elevados caractéres de imparcialidad i de ilustracion.

Antes de terminar me detendré breves momentos sobre las ventajas e inconvenientes que presenta la idea, alguna vez insinuada, de construir una línea a Bolivia en la provincia de Tarapacá. A pesar de que tal línea no afecta los derechos de la Compañía, salvo que se tomara como pretesto para portear los salitres, creo del caso esponer algunas consideraciones que en todo caso habrán de tenerse presentes. En mi solicitud al Honorable Senado, oponiéndome a las peticiones de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> i otras, tuve la honra de esponer lo siguiente:

Paso a esponer breves consideraciones relativamente a la solicitud para construir una línea férrea entre el distrito de Huará i la frontera boliviana.

.....

Este grave asunto, considerado hoi en relacion con los intereses de Chile, tiene aspectos graves, claros i decisivos.

Los bastimentos que consume Tarapacá, i cuyo valor pasa de 7.000,000 de pesos por año, son suministrados por Chile. Tarapacá es hoi, como ha sido ántes, uno de los mercados mas seguros para la agricultura chilena.

¿Convendrá procurar la provision de ese territorio por medio de productos bolivianos que vinieran a hacer competencia a los productos chilenos?

El interes de Chile está vinculado a la conservacion del estado actual, que le asegura la colocacion de productos agrícolas en Tarapacá por un valor mui considerable. Abrir nuevas vias que entregaran ese mercado al comercio estanjero podria quizá convenir

a una industria particular, pero dañaria considerablemente los intereses agrícolas i comerciales de Chile.

Tales vias, por otra parte, podrian perjudicar los intereses fiscales, desviando hácia los puertos de Tarapacá los productos bolivianos que trata de dirigir hácia Antofagasta el ferrocarril de este nombre. Si tal efecto se produjera, la nueva línea dañando a la de Antofagasta perjudicaria al fisco chileno, directamente interesado en la prosperidad del ferrocarril de Antofagasta, a virtud de la garantía de 6% que le ha otorgado.

Para apreciar en su verdadera importancia la faz económica, es conveniente recordar algunos datos relativos a Tarapacá.

En 1881, la esportacion de salitre fué de mas de 4.500,000 quintales, i la importacion de productos chilenos fué de mas de 3.800,000 pesos.

En 1882, la esportacion de salitre subió a 8.279,000 quintales, i la importacion chilena pasó de 6.300,000 pesos.

En la importacion chilena de 1882, figuran:

Los vinos i licores por.....	\$ 1.160,000
Los ganados por.....	1.273,000
Las papas por.....	450,000
La mantequilla por.....	227,000
Las legumbres frescas por.....	110,000
Las frutas frescas por.....	115,000
Las aves domésticas por.....	144,000
La harina por.....	510,000

Estos datos adquieren todo su relieve teniendo presente que la esportacion agrícola de Chile, en 1882, no alcanzó a 12.000,000 de pesos; i que el valor de los productos agrícolas llevados de Chile a Tarapacá en ese mismo año pasó de 6.300,000 pesos.

De lo espuesto resulta, que bajo cualquier aspecto que se considere la cuestion de caducidad o sea la construccion de cualquiera de las líneas proyectadas o insinuadas hasta hoi, ninguna de esas líneas consulta los intereses jenerales de la industria salitrera, ni los de la agricultura chilena; que alguna de ellas no produciria otro efec-

to que grandes perturbaciones en la industria salitrera, con beneficio de unos pocos i daño considerable del mayor número. Resulta tambien que esos efectos han sido ya previstos i contemplados por los señores Ministros de Estado i por algunos otros altos funcionarios de la administracion pública.

Por otra parte, restringidos i limitados, como lo están, los privilejios de la Compañía a la explotacion de sus líneas actuales, sin otro derecho efectivo que el de oponerse a nuevas líneas entre las salitreras que tienen ferrocarril i la costa, la subsistencia de esos derechos parece aconsejada como un medio de evitar monopolios de hecho que perturbarian la industria de Tarapacá i arruinarian la de los antiguos territorios chilenos.

Ni el comercio, ni las nuevas industrias que pudieran desarrollarse en el porvenir, serán perjudicados con la subsistencia del estado actual, ya que éste no obsta a la construccion de líneas férreas que recorran el territorio de Tarapacá de norte a sur, o que unan sus poblaciones entre sí, o que vayan a buscar salida a los productos bolivianos.

La denegacion de la solicitud de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> importará, por consiguiente la aplicacion estricta del precepto constitucional que ampara la propiedad privada situada en el territorio chileno, consultará los procedimientos i trámites que las leyes han establecido para hacer efectivo aquel derecho i favorecerá la marcha regular i próspera que actualmente sigue la industria salitrera.

Ligados íntimamente los intereses de la Compañía de los Ferrocarriles a los de esa industria, mis representados se harán un deber de atender todas las indicaciones dirigidas a favorecer a la jeneralidad de los pro-

ductores tan pronto como, resueltas las jestionen pendientes, se encuentren en condicion correcta para proceder.

En esta virtud, a V. E. suplico: que en mérito de las consideraciones espuestas se digne denegar la solicitud de los señores Campbell Jones i C.<sup>as</sup>; declarando que esa casa debe ocurrir a los tribunales de justicia en cumplimiento de lo dispuesto en el supremo decreto de 13 de agosto de 1881.

JULIO ZEGERS

(Abogado)

NICOLAS LINNICH

(Apoderado)



ANEXOS.

REVIEWS





---

II.

Escrito presentando este Memorandum.

Exmo. Señor :

Nicolás Linnich, por la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros, a V. E. respetuosamente digo : que en contestacion a la solicitud de caducidad presentada por los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en 23 de mayo último, i al folleto de los mismos señores presentado en agosto, elevo a V. E. un Memorandum impreso, acompañado de anexos.

No habiendo podido presentar esa contestacion dentro de los doce dias que V. E. me señaló al efecto, he obtenido del señor abogado de la parte contraria, esperas que solo han terminado ántes de ayer.

Por tanto,

A V. E. suplico, que teniendo por contestada la solicitud de los señores Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, se digne denegarla como lo solicito en el Memorandum.

JULIO ZEGERS.

NICOLAS LINNICH.



---

### III.

Informe del señor Gonzalo Búlnes, jefe político de Tarapacá,  
sobre la cuestion de caducidad

*Iquique, agosto 19 de 1884.*

Señor Ministro:

Los privilejios que el Gobierno del Perú concedió a Montero Hermanos para la construccion de ferrocarriles en el territorio de Tarapacá, son tres:

El 1.º le fué otorgado en virtud del decreto supremo de 11 de julio de 1868, para construir un ferrocarril que partiendo de Iquique llegue a las salitreras de la Noria.

No es del caso examinar todavía los detalles de esta concesion. Básteme dejar establecido que a la vez de otorgarle *privilejio* por 25 años para concluir el ferrocarril entre aquellos puntos le concedia *derecho de preferencia* en iguales términos que otro solicitante para cualquier ferrocarril que se construyese en Tarapacá.

La 2.ª concesion es de 18 de mayo de 1869. Por ella adquirió Montero Hermanos privilejio por 25 años para hacer un ferrocarril entre el puerto de Pisagua i los cantones salitreros de Zapiga i Sal de Obispo hasta Negreiros, con la agregacion de que el privilejio se estendia «a las ramificaciones que fueren necesarias.»

El 3.º es de 26 de octubre de 1871, i le concedió privilejio esclusivo para construir ferrocarriles en Tarapacá entre las salitreras i la costa; i para prolongar el ferrocarril de la Noria a la frontera de Bolivia.

Suponiendo que esta concesion no le hubiera sido otorgada, la Empresa de Montero Hermanos habria tenido *la preferencia* para hacerla en iguales condiciones a otros contratistas.

En resúmen, los derechos de Montero Hermanos, dado caso de que subsistieran los privilejios que les fueron otorgados, serian:

1.º El de esplotar el ferrocarril de Iquique a la Noria por 25 años;

2.º El derecho de preferencia para todo ferrocarril que se construya en Tarapacá, en las mismas condiciones que otro individuo o sociedad;

3.º El derecho de esplotar por 25 años el ferrocarril de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo hasta el canton de Negreiros;

4.º El derecho de ejecutar las ramificaciones que fuesen necesarias entre los términos anteriores;

5.º El privilejio de construir i esplotar ferrocarriles en Tarapacá entre las salitreras i la costa, i de prolongarlo a la frontera de Bolivia.

Conocidas estas diversas concesiones creo necesario examinar los antecedentes que las precedieron.

## I.

La idea de construir ferrocarriles en Tarapacá es anterior a la concesion de Montero Hermanos. Aunque el negocio de salitre no tenia, ni con mucho, la importancia que ha alcanzado mas tarde, todos presentian que un sistema espedito de acarreo, habia de desenvolverlo en vasta escala.

En noviembre de 1860, la sociedad de Costas i Pezet obtuvo del Gobierno peruano privilejio para construir un ferrocarril entre Iquique i la Noria.

Los concesionarios obtuvieron privilejio esclusivo para su obra por el término de 25 años: la propiedad sin privilejio por 74 años mas. No se exijia del Gobierno garantía por los capitales que se invirtieran.

La sociedad hizo inútiles esfuerzos por reunir los capitales, sin poder encontrarlos, lo que manifiesta que el negocio del ferrocarril

ril no se presentaba al comercio en aquella época en las formas claras i desenvueltas que ha alcanzado en el día.

El Gobierno peruano reconociendo probablemente que la obra de dotar de ferrocarriles a la industria de salitre no sería hacedera sino prestándole su apoyo directo i su garantía, obtuvo del Congreso la autorización competente para garantizar a los empresarios del ferrocarril un interés del 6% sobre un capital de un millón setecientos mil pesos.

Aun así los esfuerzos de los concesionarios fueron todavía estériles, i vencido el plazo dentro del cual debieron haber ejecutado la obra, el Gobierno peruano declaró caduca la concesión.

Después de este primer fracaso se presentaron en demanda del mismo privilegio los señores don José Pickering i don Abelino Orihuela, i obtuvieron del Congreso que se les asegurase un interés de 7%, al cambio corriente de plaza, sobre un capital de 2.400,000 \$. Bajo la base de esta nueva concesión aceptaron que el Gobierno del Perú les traspasase los derechos i privilegios concedidos a Costas i Pezet, si bien con una alteración de un carácter muy trascendental.

Es ella la de que los empresarios «podrán estender ramificaciones desde cualquiera punto de la línea principal hasta los lugares que crean convenientes.»

US. comprenderá, dada la amplitud a que se presta la frase anterior, la importancia de la concesión hecha a Pickering i Orihuela. Quedaban dueños de desenvolver a su arbitrio la industria salitrera, llevando a su antojo a los diversos cantones productores, las ventajas del ferrocarril.

Tanto en el contrato con la sociedad de Costas i Pezet, como en el estipulado con Pickering i Orihuela, se les concedía derecho de preferencia para establecer cualquier camino de fierro entre la costa i el interior.

A pesar de que las ventajas ofrecidas por el Gobierno peruano iban en aumento, Pickering i Orihuela tuvieron la suerte de los anteriores. Por falta de capitales no cumplieron las estipulaciones del plazo fijado en el contrato, i el Gobierno usando por 2.<sup>a</sup> vez del amplio derecho que se derivaba de la naturaleza del pacto lo declaró caducado.

En estas circunstancias aparece la sociedad de Montero Hermanos, i solicita del Gobierno peruano la concesion del privilejio en la forma acordada a los anteriores.

En esa época hubo tres interesados en la ejecucion de la obra: don A. Laski, Mr. Josias Hams i don Ramon Montero Hermanos.

La de Hams fué desechada perentoriamente por haberse presentado fuera de término, i aceptada la de Montero que a juicio del fiscal era mas ventajosa al Estado que la de Laski.

La propuesta de Montero Hermanos fué aprobada, reduciéndose a dos millones de pesos el capital garantizado i conservando siempre el 7% de interes sobre aquella suma.

Los términos del decreto son mas o ménos equivalentes a los anteriores.

El Gobierno concedió a Montero Hermanos privilejio esclusivo por 25 años para construir un ferrocarril desde Iquique a las salitreras de la Noria, i la propiedad sin privilejio por el término de 40 años.

El artículo 27 de este contrato estipula que Montero Hermanos tendrán derecho de «preferencia para establecer cualesquiera caminos de fierro en la provincia de Tarapacá bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios durante el término del privilejio.

El plazo asignado para concluir el trabajo era de tres años desde el día que se les entregase el trazo final. Para garantizar el cumplimiento del contrato, Montero Hermanos depositaban en arcas fiscales 40,000 pesos, que debían perder si no ejecutaban los trabajos en los plazos fijados o si los suspendían un año.

Este primer contrato es el privilejio del ferrocarril de Iquique a la Noria, de que hice mencion al principio de este informe. Resumiendo estas observaciones verá U. S.: 1.º que el privilejio de Montero Hermanos es la reproduccion de otros anteriores que no habian llegado a realizarse; 2.º que el Gobierno peruano se vió en a necesidad de ampliar sus primeras condiciones para hacer posible el negocio.»

## II.

La concesion del privilejio para construir un ferrocarril desde el puerto de Pisagua hasta el Canton de Zapiga i Sal de Obispo tuvo una suerte análoga a la anterior.

Pickering i Orihuela concesionarios del ferrocarril de Iquique a la Noria, obtuvieron tambien del Gobierno peruano la concesion de este privilejio. La nueva línea debia ejecutarse sin garantía del Estado; i no habiéndose podido reunir los capitales para la construccion de aquella que gozaba de la garantía fiscal, mal pudo obtenerse para la que se encontraba en situacion ménos favorecida.

Perdido el derecho de Pickering i Orihuela por el decreto que declaró la caducidad del contrato, i traspasada a Montero Hermanos la concesion del ferrocarril de Iquique a la Noria, Montero obtuvo del Gobierno del Perú que se le concediese el privilejio de construir el de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo.

El decreto que autorizó la concesion estipula que Montero Hermanos tendrán privilejio esclusivo sobre ese ferrocarril por el término de 25 años: propiedad sin privilejio por 60 años mas, debiendo pasar al fin de este tiempo sin gravámen a poder del Estado.

El privilejio consistia en el derecho «de construir i explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i demas salitreras del Norte de la provincia de Tarapacá hasta Pampa Negra i Negreiros en el Sur, con las ramificaciones que fuesen necesarias». La línea principal debia quedar concluida en tres años.

Por una cláusula análoga a la que estipulaba el contrato anterior, Montero Hermanos debian depositar en arcas fiscales la suma de 20,000 pesos, para responder a la ejecucion de la obra.

Desde luego parece claro que el sentido i la letra de esta concesion autorizó a Montero Hermanos para construir todas las ramificaciones que creyesen necesarias entre Pisagua i Sal de Obispo, hasta el Canton de Negreiros: pudiendo a su arbitrio ramificar la línea principal dentro de esa determinada rejion.

Otro punto que necesito dejar establecido para sacudir el problema de las cuestiones incidentales que lo dificultan es que ese contrato fijó un plazo a la ejecucion de la línea principal *i no de las ramificaciones*. Por consiguiente no es del caso averiguar si la sociedad de Montero Hermanos ha construido o nó las ramificaciones de la línea de Pisagua a Sal de Obispo. Ella ha cumplido su contrato ejecutando en los plazo fijados la línea principal.

Conocidos ya los primeros privilejios es del caso saber si por parte de Montero Hermanos se les dió fiel cumplimiento.

### III.

El ferrocarril de Iquique a las salitreras de la Noria se construyó dentro del plazo de 3 años fijado en el contrato. Hai pruebas de induccion que ya ha hecho valer en este mismo sentido la comision mista de senadores i diputados que informó al Gobierno sobre este mismo asunto.

Una de ellas es que no hai prueba alguna en contrario. Es otra el hecho de que el Gobierno del Perú no hizo efectiva la multa que garantizaba el cumplimiento de esta cláusula.

Respecto del ferrocarril de Iquique a la Noria hai una prueba concluyente. Los diarios de la época dan cuenta de la fiesta de inauguracion del ferrocarril que tuvo lugar el 27 de julio de 1871, tres años recién cumplidos desde el día en que se firmó el contrato.

El prefecto de Tarapacá decia a Montero en presencia del pueblo al recibirse de la obra: «Comprendo las dificultades con que habeis tenido que luchar i los obstáculos que ha sido necesario vencer para *concluir* esta obra, *pero vuestros compromisos están satisfechos* i os repito mis felicitaciones a nombre de S. E. el Presidente i al mio propio.

Respecto del ferrocarril de Pisagua no hai una demostracion tan clara como la anterior; debido quizás a que Pisagua no tenia la notoriedad de Iquique ni sus órganos de publicidad. Sin embargo, es el hecho que el ferrocarril quedó terminado mas o ménos en los plazos fijados si hemos de creer lo que atestiguan los habitantes de

estos lugares, sin que haya podido aducirse argumento en contra por los que abogan por la abolicion de los privilejios.

He dicho anteriormente que aun suponiendo que Montero Hermanos no hayan construido en el plazo de 3 años, a contar desde la fecha de la concesion a Zapiga i Sal de Obispo, las ramificaciones a las distintas salitreras de esa rejion, su privilejio no habria caducado.

Creo necesario manifestar a U. S. las razones que me asisten al pensar así. Ello se me hace mas preciso desde que mi opinion está en este punto en contradiccion con la de los miembros del Senado que formaron parte de la Comision a que me he referido.

El artículo 1.º del decreto de 18 de mayo de 1869 que otorgó la concesion de este ferrocarril, dice así:

«1.º El Gobierno concede a don Ramon Montero Hermanos el derecho de construir i esplotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo i demas salitreras del norte de la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros en el Sur, con las ramificaciones que fuesen necesarias; sobre el cual gozarán privilejio esclusivo por el término de 25 años i de la propiedad de 60 años mas, pasando despues a ser dominio del Estado con todos sus útiles i enseres.»

«Art. 3.º—Se principiará la construccion del ferrocarril seis meses despues de otorgada la escritura; i la *línea principal* será concluida 30 meses despues de comenzada la construccion, salvo casos fortuitos, de guerra civil o exterior, inundaciones, terremotos, o de fuerza mayor, etc.»

Lo único que se desprende claramente de la lectura de estos artículos es que Montero Hermanos tenia un plazo limitado de 30 meses para terminar la construccion de la *línea principal*; pero *no de las ramificaciones*.

Por consiguiente ejecutada esa línea en las condiciones estipuladas, el privilejio subsistiria aun cuando las ramificaciones no se hubieren terminado en el plazo de tres años.

Esta facultad de tiempo que el Gobierno del Perú dejaba al empresario puede parecer escesiva desde el punto de vista actual del negocio de salitre.

Sin embargo, era la derivacion natural del privilejio.

Las ramificaciones debían alimentar el acarreo de la línea principal, i eran por consiguiente el verdadero objetivo de la empresa.

La palabra *que fuesen necesarias* que deja al arbitrio de Montero Hermanos el tiempo i la calificación de la necesidad no es estraña a la índole de un negocio de esta clase; tanto porque debía suponerse que Montero Hermanos serían los primeros interesados en ramificar sus líneas con las salitreras que debían abastecerlas; como porque esas ramificaciones debían construirse en la medida que *se fuesen* trabajando los distintos puntos salitreros de la rejion servida por el ferrocarril.

Dados estos antecedentes i en especial las cláusulas referidas del decreto de 18 de mayo de 1869, creo que la ejecución de las líneas de Iquique a la Noria i de Pisagua a Negreiros, que fueron hechas oportunamente, amparan los privilejios que Montero Hermanos derivan de las concesiones de 11 de julio de 1868 i 18 de mayo de 1869, aun cuando no se hubiesen hecho en el mismo plazo las ramificaciones que debían complementarlos.

Entro ya al fondo de la cuestion promovida por la casa de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>; al decreto de 1871, que estendió las concesiones anteriores, sacando el privilejio de Montero Hermanos de su alcance limitado i llevándolo a todo el territorio de Tarapacá.

#### IV.

En virtud del derecho de preferencia que le otorgaba la concesion de 11 de julio de 1868, Montero solicitó que se le permitiese ramificar la línea de la Noria con las demas salitreras de Tarapacá i construir un ferrocarril entre la Noria i la frontera de Bolivia.

El Gobierno del Perú accedió a su solicitud dictando el decreto de 26 de octubre de 1871.

Debo entrar en el análisis detallado de ese decreto, sobre el cual han recaído tantos comentarios, i en que se fundan respectivamente los derechos mas importantes de la sociedad de Montero Hermanos, i a su vez las solicitudes de caducidad por parte de la casa de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Ante todo llamo la atencion de U. S. sobre sus puntos esenciales.

1.º—El Gobierno del Perú concedió a Montero Hermanos privilegio esclusivo por 25 años para construir las ramificaciones entre la Noria i las distintas salitreras de la provincia de Tarapacá;

2.º—Al fin de los 25 años las líneas serian siempre propiedad de Montero Hermanos, por 74 años mas, pasando despues de ese tiempo sin gravámen a poder del Estado;

3.º—Durante el término del privilegio no podria construirse ferrocarril alguno cualquiera que fuese su motor o la naturaleza de la vía, entre las salitreras donde se dirijiesen las ramificaciones i cualquier punto de la costa;

4.º—A empezar la construccion de los ramales un mes despues de firmada la escritura, i a concluirlos en un año.

Al mismo tiempo se autorizaba a Montero Hermanos, para construir un ferrocarril que partiendo de la Noria llegase a la frontera boliviana bajo las siguientes condiciones:

1.ª—Montero Hermanos tendrán privilegio esclusivo para su obra por veinticinco años, propiedad por setenta i cuatro, pasando como las ramificaciones a poder del Estado al fin de noventa i nueve años;

2.ª—Durante el término del privilegio el Gobierno del Perú se comprometia a no permitir la construccion de otro ferrocarril entre la costa i Bolivia;

3.ª—En atencion a las dificultades de una obra que necesitaba el concurso de otro Gobierno, se daba tiempo a Montero de fijar el punto a donde debia dirijirse la prolongacion de la línea de la Noria para internarse en territorio boliviano, i a presentar los estudios de la obra al Gobierno del Perú para su aprobacion ántes de emprender el trabajo;

4.ª—Se concedió a Montero Hermanos el derecho de organizar una sociedad anónima que se llamaria «Compañía del Ferrocarril de la Noria a Bolivia»;

5.ª—Se les autorizaba para traspasar en todo o en parte sus derechos a este ferrocarril con permiso del Gobierno;

6.ª—Se eximia a la Empresa de la obligacion de pagar derechos de internacion fiscal o municipal, de puerto o de muellaje «para

todos los artículos necesarios para la construcción, conservación o reparación del ferrocarril. Esta misma exención existe en los privilegios de Iquique i de Pisagua;

7.ª—El plazo para dar principio a los trabajos era de dos años desde que se firmase la escritura i de cuatro para terminarlos.

Una i otra obras quedaban esceptuadas de toda contribucion ordinaria o extraordinaria durante el término del privilejio.

El Gobierno se reservaba la facultad de declarar caducas estas concesiones si no empezaban los trabajos en los plazos fijados o si se suspendian durante un año.

El 26 de abril del año siguiente, el Gobierno peruano prorogó el plazo fijado para las ramificaciones en dos años i medio mas.

La escritura pública que formalizó el contrato fué estendida el 6 de diciembre de 1871. Por consiguiente, Montero Hermanos han debido terminar el trabajo de las ramificaciones el 6 de junio de 1875, i el de Bolivia el 6 de diciembre de 1876.

Debo prevenir a U.S. que tanto la concesion de las ramificaciones, como el ferrocarril de Bolivia, que he separado para la mayor claridad de este informe, se encuentran estipulados conjuntamente en el decreto de 26 de octubre de 1871.

## V.

Los señores Campbell Jones i C.ª en el recurso elevado a S. E. el Presidente de la República pidiendo la declaracion de la caducidad de los privilegios, afirman que el decreto de 26 de octubre de 1871 es *comprendido* de los anteriores, i que por consiguiente caducado éste, correrian la misma suerte los privilegios de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua.

Los argumentos capitales que he visto hacer a los privilegios de Montero Hermanos son tres: 1.º El que desarrolla Campbell Jones i C.ª; 2.º que el ferrocarril de Bolivia no se ha construido, i que siendo parte *conjunta* del privilejio de 1871 todo él ha caducado por la no ejecucion de una parte; i 3.º que la mayor estension de las ramificaciones no fué hecha oportunamente.

Examinaré detalladamente cada una de estas observaciones.

El privilegio de 1871 es comprensivo de los de 1868 i de 1869 en el sentido gramatical de la palabra. Suponiendo que Montero Hermanos no tuviesen otro privilegio que ese, él les bastaría para tener *de hecho* los que les fueron concedidos anteriormente.

La nueva concesion los autoriza para comunicar la Noria con las demas salitreras de Tarapacá, i les garantiza que durante veinte i cinco años no se construirá ferrocarril alguno entre las salitreras ramificadas i la costa. [En virtud de esta concesion, Montero podría haber ejecutado los ramales necesarios para unir la Noria o Pisagua con las salitreras servidas por sus ferrocarriles anteriores, i en este sentido este privilegio, envuelve i comprende los demas.

Pero, ¿quiere decir esto que el nuevo privilegio sea *comprensivo* de los anteriores, en el sentido de que su falta de cumplimiento arrastre la pérdida de aquellos? En mi concepto nó, por las razones siguientes:

1.<sup>a</sup>—Los derechos derivados de los privilegios de 1868 i de 1869, habian sido adquiridos ántes de la promulgacion del decreto de 1871. Ellos se derivaban de la ejecucion de ciertos trabajos i del cumplimiento de ciertas obligaciones que habian sido satisfechas por parte de Montero Hermanos.

Las líneas de Iquique i de Pisagua habian sido construidas o estaban en via de construccion, i mal pueden las obligaciones de un decreto posterior echar por tierra los derechos creados en virtud de concesiones anteriores.

2.<sup>a</sup>—Para que la falta de cumplimiento del nuevo privilegio arrastrase la pérdida de los antiguos, era preciso que se hubiese estipulado como *pena* en el contrato, lo que no ha sucedido.

La única pena de Montero Hermanos por la no ejecucion de esa obra era, usando los propios términos del decreto, el derecho por parte del Gobierno «de declarar caduca *esta concesion*».

Dada la importancia de los anteriores privilegios ¿es presumible que se hubiese omitido por olvido, por falta de claridad u otra causa, la pena de la caducidad de las otras *concesiones* de Iquique i de Pisagua?

3.<sup>a</sup>—En todo el curso del decreto no se hace referencia alguna a los privilegios anteriores, lo que no se comprenderia si los contratantes hubiesen tenido en vista referirse a ellos.

4.<sup>a</sup>—Hai varias declaraciones del Gobierno peruano posteriores al decreto de 1871, que ponen de manifiesto que al otorgar las concesiones de ese año dejó subsistentes, como cosa separada, los de 1868 i de 1869. Una de ellas es el siguiente decreto:

«Lima, marzo 11 de 1872.

«Estando autorizados los recurrentes Montero Hermanos por la cláusula 16 del contrato celebrado con ella en julio de 1868 sobre el ferrocarril de Iquique a la Noria para celebrar cualquier contrato relativo a esa línea, se declara: que pueden hipotecar el referido camino para seguridad del empréstito que por un millon de libras esterlinas han negociado con el Banco de la Union de Londres, etc. Rúbrica de S. E.—Santa María.»

Despues del 26 de octubre de 1871, como lo ve U. S. por el anterior decreto, se permitia a Montero contraer empréstito, con hipoteca de la línea de Iquique a la Noria, como privilejio independiente.

Me seria fácil prodigar los actos del Gobierno peruano que constatan la diferencia de negocio i de privilejios que a su juicio habia entre las concesiones de 1868 i de 1869, con la de 1871.

Básteme dejar establecido que el privilejio de 1871 comprensivo de los anteriores en el sentido gramatical no lo es en el legal: i que aun dado caso que el de 1871 hubiese caducado, aquellos existirian en todo su vigor.

Esta opinion mia guarda conformidad con la de la comision de senadores i de diputados nombrada por U. S. con fecha 15 de mayo de 1883. Los dos grupos en que se dividió estuvieron de acuerdo en este punto. Los miembros del Senado dicen en su informe: «La concesion de 26 de octubre de 1871 *no refunde* los privilejios concedidos a Montero Hermanos en 11 de julio de 1868 i 18 de mayo de 1869, etc.»

Los miembros de la Cámara de Diputados dicen a su vez: «Creemos por lo tanto *que subsisten* en toda su fuerza los derechos i privilejios que los decretos de 1868 i 1869 concedieron a Montero Hermanos para la construccion de los ferrocarriles de Iquique i Pisagua *aun cuando hubieran caducado* los indicados en el decreto de octubre de 1871; i establecido este antecedente es oportuno *examinar, etc.*»

## VI

El otro aspecto de la cuestion es saber si el privilegio de 1871, puede dividirse en dos privilegios distintos que arrastren respectivamente distintas responsabilidades, o si deben tomarse conjuntamente entre sí. En otros términos ¿pueden ser considerados separadamente en su situacion legal el negocio de la ramificacion de las salitreras i el del ferrocarril de Bolivia?

Hai fuertes presunciones que me inclinan a resolver la pregunta anterior en un sentido afirmativo.

1.<sup>a</sup>—La índole del contrato.

La ramificacion de las oficinas salitreras entre sí es un negocio que bajo el punto de vista comercial no tenia atinjencia ni relacion con el ferrocarril de Bolivia.

Es cierto que la parte dispositiva del decreto de 26 de octubre de 1871 establece que el trabajo de las ramificaciones tiene por objeto «dar fácil salida a los productos de todas las distintas salitreras de la provincia de Tarapacá, poniendo sus industriales en igual condicion a los de la Noria i Sal de Obispo.»

A su vez al decretar la prolongacion del ferrocarril de la Noria a Bolivia, el Gobierno tenia en vista segun el mismo decreto «abaratara la subsistencia de la provincia de Tarapacá por la facilidad que proporcionara el acarreo de artículos de consumo que abundan en aquella República, i proporcionar trabajadores que impulsen la industria salitrera.»

Considerado bajo este punto de vista el trabajo de Bolivia vendria a ser complementario del de las ramificaciones, puesto que era el canal por donde debian surtirse de viveres i jente para su fácil explotacion. Pero mirados ambos proyectos en su aspecto comercial no puede desconocerse que eran de índole distinta entre sí.

Las consideraciones del Gobierno peruano talvez de mucha fuerza para él no tenian ninguna para el comercio, donde debia formalizarse el negocio.

Si el ferrocarril de Bolivia hubiera tenido los propósitos que le asignaba el decreto, su ejecucion era un absurdo bajo el punto de

vista comercial. Dado caso de que se hubiera realizado, no habia correspondido a su objeto: 1.º porque el tráfico de peones no puede satisfacer las exigencias comerciales de un negocio de tan vasta escala, i 2.º porque Bolivia no produce los víveres que requieren las poblaciones salitreras; i porque aun produciéndolos no habrian podido hacer competencia a los que les vienen de Chile o del Perú por la via del mar.

El ferrocarril de Bolivia era una via internacional, de carácter político, en el sentido de sacar al Pacífico i a puertos peruanos las riquezas que contiene; i de carácter interno en el de dar vida permanente a poblaciones que no tienen sino la existencia limitada del salitre.

Las ramificaciones eran pues en su sentido natural el medio de desenvolver en vasta escala la industria salitrera; i el ferrocarril de Bolivia, el agente que debia incorporar el comercio de Bolivia a la riqueza del Perú.

2.ª—La segunda razon que me induce a considerarlos como negocios separados es la facultad que el artículo 8.º del contrato deja a Montero Hermanos de formar una sociedad con el nombre de Ferrocarril de la Noria a Bolivia.

El artículo 15, dice:

«Los proponentes o la Compañía que organicen tendrán el derecho de transmitir en todo o en parte sus derechos al camino de la Noria a la frontera de Bolivia con el respectivo permiso del Gobierno espresado en escritura pública. Esta facultad se estiende a los demas derechos que son accesorios de la propiedad del camino, etc.»

No se comprende que el Gobierno peruano hubiera permitido a Montero Hermanos trasferir la propiedad de su seccion de Bolivia si no hubiese considerado esta via, independiente de las ramificaciones, o si hubiese creido que ambas debian correr una suerte análoga.

Los que no acepten esta manera de ver, tendrán que convenir en que Montero Hermanos, han podido en virtud de las cláusulas citadas, trasferir sus derechos al ferrocarril de Bolivia a una compañía anónima, recibir el dinero, etc.; *con aprobacion del Gobierno*; i en seguida anular de derecho la sociedad no cumpliendo

ellos con las obligaciones<sup>3</sup> relativas a las ramificaciones. O lo que es lo mismo, la nueva sociedad debidamente constituida, sucesora de derechos legales, tendría su existencia a merced de la buena fé de un particular independiente de ella.

Llego al tercero de los argumentos formulados contra la sociedad de Montero Hermanos; a la falta de cumplimiento del contrato en los plazos estipulados.

Montero se escusa de este cargo alegando que la legislación salitrera de la época de Pardo alteró la base industrial del negocio, i constituyó el caso de fuerza mayor que había sido previsto en el contrato; lo que me pone en la necesidad de dar a conocer esa legislación en sus rasgos principales.

## VII.

A fines de 1872 la industria salitrera seguía su marcha normal i en cambio la situación del erario del Perú se hacía cada día más crítica.

El guano que había sido la fuente maravillosa de los gastos i dilapidaciones fiscales disminuía de importancia como precio i amenazaba agotarse.

En estas circunstancias don Manuel Pardo recién elevado a la Presidencia de la República, quiso poner coto a la exportación del salitre para dar valor al guano; i hacer usufructuario al fisco peruano de las utilidades del negocio de salitre que estaba en manos de particulares i en su mayor parte de extranjeros.

Su primer paso en este sentido fué la ley de 18 de enero de 1873, conocida con el nombre de Ley del Estanco, que constituyó al fisco peruano en único comprador del artículo, haciendo caer en comiso todo el salitre que fuese comprado por particulares.

El Gobierno adquiría el salitre elaborado a precio fijo, siempre que su valor comercial no excediera de 3 pesos 10 centavos, obligándose a dividir con el productor la diferencia que pasase de esta suma.

Para hacer práctica la idea de la ley, se prohibía exportar caliche i adjudicar nuevos terrenos salitreros.

Este fué el primer paso en el camino del monopolio. US

notará que la lei no fija límite a la produccion, lo que colocaba al Gobierno peruano en condiciones de comprar a precio fijo *todo* el salitre que se le vendiese.

La lei no estaba calculada para limitar el trabajo, sino la espor-tacion, colocando al Gobierno en la necesidad de almacenar todo el exceso de la produccion.

Para reglamentar este estado anormal i conjurar los gravísimos peligros que creaba al Erario el Gobierno, limitó a 4.500,000 quintales españoles la produccion de Tarapacá, debiendo proratearse esa suma entre las distintas oficinas segun su capacidad produc-tiva.

El nuevo decreto era el complemento natural de la lei que habia estancado el salitre.

Esta série de disposiciones administrativas causó profunda alarma en Tarapacá. Se entraba en un camino desconocido i nadie podia prever las consecuencias a que forzosamente se sentiria arrastrado el Gobierno del Perú.

La limitacion forzada de la produccion fijada por un agente del ejecutivo: sin la compensacion correspondiente del alza de precio, era un mundo nuevo para la industria salitrera: mundo sin brújula i sin rumbo porque nadie sino el Gobierno se reservaba la libertad de fijárselo.

Sea a causa de las resistencias naturales de una combinacion de tanta entidad, o lo que creo mas probable, de que el Gobierno peruano no contando con las dificultades de la obra, careciese de un plan determinado de conducta, es lo cierto que el estanco no llegó a realizarse frustrándose así la primera tentativa del presidente Pardo.

A consecuencia de estos entorpecimientos i perseverando siempre el Gobierno peruano en la idea de limitar la produccion, monopolizándola, obtuvo del Congreso la promulgacion de la lei de espropiacion que lleva fecha 28 de mayo de 1875.

La economía de esta lei, mirada en sus rasgos esenciales era la siguiente:

- 1) Prohibir toda nueva adjudicacion de terrenos salitreros.
- 2) Autorizar al Gobierno para comprar las oficinas.
- 3) Facultarlo para levantar un empréstito de siete millones

de libras esterlinas; cuatro de las cuales debían servir para la adquisición de salitreras.

4) Fijar al salitre elaborado por particulares un derecho de 15 a 60 centavos.

5) Autorizar al Gobierno para dictar los decretos reglamentarios que exige esta ley.

Don Manuel Pardo, aleccionado con la experiencia de 1873, dictó casi simultáneamente los decretos necesarios para ponerla en vigencia.

Al día siguiente de su promulgación, (29 de marzo), elevó el impuesto del salitre a 30 centavos i el mismo día fijó la forma de venta de las oficinas. Antes de tres meses nombró una comisión compuesta de los ingenieros don Felipe Arancibia i don Francisco Paz Soldán para que procediesen a tasarlas i a fines del mismo año, (14 de diciembre), determinó la forma de los contratos de venta.

No quiero entrar en el fárrago de disposiciones gubernativas a que dió lugar este gran negocio sino en cuanto ella tenga relación con el fin primordial de este informe. Básteme al efecto llamar la atención de U.S. sobre los hechos siguientes:

1.º El Gobierno compraba todas las oficinas que se le vendiesen a precio de tasación, en certificados pagaderos a dos años plazo con un 2% de interés, al tipo de 44 peniques.

2.º Se facultaba a los interesados para elegir la forma del certificado, ya con el nombre i la garantía de la oficina, o al portador. Se adoptó también la forma de certificados intrasferibles, quedando en este caso el dueño en posesión de su oficina hasta el día del pago.

Los que no aceptasen este procedimiento podían hacer contratos de promesa de venta; o no hacer ninguno i en tal caso seguir elaborando libremente en las condiciones antiguas. Solo sí que el Gobierno para evitar que esta libertad minase el objetivo de tanta labor administrativa, tenía en su mano la facultad de mover el impuesto aduanero, hasta obligar a los dueños de oficinas a aceptar las proposiciones del Estado.

Conjuntamente con estas medidas el Gobierno declaró que en

vez de trabajar por su cuenta contrataría la elaboración, pagando un precio fijo por el salitre puesto en el sitio de embarque.

Todo esto no fué aun completamente eficaz, i para forzar la mano de los salitreros el Gobierno peruano adoptó estos dos arbitrios: dar a los recalcitrantes contratos de elaboración que eran jeneralmente ventajosos i alzar el derecho aduanero para que trabajasen por su cuenta. Con este objeto se dictó la lei de 8 de julio de 1876, que gravó con un derecho de 1 peso 25 centavos el quintal español al cambio de 40 peniques.

Todas estas disposiciones se adoptaban durante la época fijada para la construcción de las ramificaciones.

Conocidas ya las principales disposiciones que obraban sobre la industria salitrera durante la administración de Pardo, es llegado el caso de estimar la influencia que debieron ejercer en la empresa de los ferrocarriles.

Es de suponer que este cúmulo de disposiciones que alteraba la base comercial de la industria ejerciese poderoso influjo en el negocio mismo. Así lo manifestó el señor Elguera, Ministro de Hacienda del Perú, en una memoria especial pasada al Congreso en 1876, en que hace constar que el resultado producido por las medidas del Gobierno ha sido entre otras «la clausura de diez oficinas que se encontraban en producción i la limitación en la producción de dos mas, etc.»

Perturbada la industria de salitre en su gradual desarrollo no por obra de la combinación individual sino por mandato de la lei, la empresa de los ferrocarriles que no tiene otro elemento de vida que ella misma debía sufrir conjuntamente las perturbaciones de aquélla.

Limitada por un lado la producción; adquiridas por el Estado todas las propiedades salitreras; sin base fija para sus especulaciones por no saber donde podía concretarse la elaboración, quedaba al arbitrio del Gobierno, sin saber siquiera si la oficina que hoy elaboraba renovaría su contrato a la vuelta de dos años, no le era dable lanzarse en la ejecución de ramales que importaban fuertes desembolsos i por la finalización de los contratos quedarían inútiles.

La concesión de 1871 le había impuesto la obligación de cons-

truir los ramales *que fueren necesarios*. ¿Debia entenderse por esto que la Empresa quedase obligada en un *régimen legal no previsto*, a construir un ramal para cada oficina que elaborase por contrato, siendo limitado el plazo de la elaboracion i la cantidad?

¿O debe entenderse que los ramales necesarios eran aquellos que hubiese exigido el servicio del ferrocarril en el *régimen de la libertad de industria* i sin mas contratiempos que los que le ocasionase las combinaciones voluntarias del mismo *régimen de libertad*?

Cuestiones son estas a las cuales no me es dado contestar satisfactoriamente. Por lo demas no tendria objeto porque habiendo sido alegados por la Empresa como razones de fuerza mayor, es a los tribunales de justicia a quienes incumbe resolver este enredadísimo litijio.

No se ocultará sin embargo, a la penetracion de US. que estando amenazada la existencia de la propiedad privada de la industria salitrera pesaba igual amenaza sobre los ferrocarriles que vienen adheridos a ella; que le son tributarios; que forman parte de la industria misma.

Todas estas circunstancias constituyen o no el caso de fuerza mayor, por haberse alterado por mano de la lei la base comercial de la industria?

Este es el punto fundamental de la discusion.

Entre tanto, cuál era la situacion de hecho de la Empresa de los ferrocarriles?

La sociedad de Montero Hermanos habia entregado a la circulacion hasta 1875 las líneas i ramificaciones siguientes:

Línea de Pisagua hasta la milla 45, con ramificaciones a Santa Rita, Candelaria i San Antonio.

Línea de Iquique hasta la Noria i Peña Grande, con ramificaciones a las oficinas Palma i Peña Chica, Carolina, Pozo Almonte, Peruana, Sacramento, San Pedro, Matillana, San Carlos, San Vicente i Solferino.

Estos datos me han sido suministrados por la Empresa de los ferrocarriles, i aunque no dudo por un momento de su realidad hago presente esta circunstancia a US.

Vuelvo a repetir que esta série de leyes i decretos, fueron dic-

tados en los plazos fijados para la construcción de las ramificaciones.

Estas debieron quedar concluidas el 6 de junio de 1875, mientras tanto la Lei del Estanco tiene fecha 18 de enero de 1873 i la de espropiación de 28 de mayo de 1875.

Tales fueron las razones que al decir de la Empresa entorpecieron la construcción de los ramales, constituyendo el caso de fuerza mayor que había sido previsto en el art. 4.º del decreto de 26 de octubre de 1871.

Réstame examinar las alegaciones que hace la Empresa del ferrocarril para la no ejecución de la línea de Bolivia.

El decreto que otorgó esa concesión fija el plazo de dos años para dar principio a los trabajos i de cuatro para concluirlos.

Es un hecho que Montero Hermanos obtuvieron permiso del Gobierno boliviano para la ejecución de la obra i aun una garantía de 6% para la parte de la línea que se internase en su territorio.

Sin embargo, el trabajo no se ha empezado, i no se alega otra razón ostensible sino que el Gobierno peruano, por motivos de conveniencia política, protejió con su apoyo i su garantía la ejecución de un ferrocarril de Tacna a Bolivia.

Efectivamente, el Gobierno peruano tomó acciones por 6 millones de pesos en oro, en la obra del proyectado ferrocarril de Tacna. (Decreto de 13 de diciembre de 1871.)

Pero, es este caso de fuerza mayor? Parece evidente que nó. El Gobierno del Perú no estaba obligado por su contrato con Montero Hermanos a no favorecer la ejecución de otro ferrocarril a Bolivia por otra provincia del Perú.

Puede alegarse que el comercio de Bolivia, incipiente i reducido todavía no daría abasto a las necesidades de dos líneas. Pero en tal caso lo único que quedaría establecido es que la línea de Bolivia era mal negocio para Montero Hermanos, sin que en ningún caso baste esa circunstancia para que se le considere como caso de fuerza mayor.

Entre tanto, es el hecho que Montero Hermanos no han cumplido, sin excusa alguna seria, con las obligaciones relativas a la

línea de Bolivia; lo que me autoriza a declarar que ese privilegio ha caducado.

Este informe no sería completo si no pusiese a la vista de US. algunos antecedentes legales que hace valer en su abono la Empresa de los ferrocarriles, para que US. tenga presente todos los términos del debate cuando llegue el caso de resolverlo.

Uno de ellos es el acto por el cual se constituyó como sociedad reconocida por el Estado la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.

Montero cedió a la referida compañía en Londres en diciembre de 1873 sus derechos a los privilegios de 1868, 1869 i 1871 con escepcion del ferrocarril de Bolivia i de la línea de Patillos.

La transferencia fué reducida a escritura pública en 1874 ante el consúl del Perú en Londres i en 1878 en Lima.

El Gobierno del Perú la aprobó en decreto de 10 de febrero de 1879.

Esa aprobacion envuelve novacion de contrato, a juicio de los abogados de la Empresa, de tal modo que aunque sus privilegios hubiesen caducado, se restablecerian por esa nueva declaracion.

Para que US. pueda juzgar el valor de este argumento, me será preciso determinar los actos anteriores del Gobierno peruano que dan el verdadero significado del actual.

La cláusula 15 del contrato celebrado con Montero el 11 de julio de 1868 para el ferrocarril de la Noria, dice que el concesionario tendrá derecho de transmitir sus privilegios con aprobacion del Gobierno.

Los contratos posteriores del ferrocarril de Pisagua, i el decreto de 26 de octubre de 1871, omitieron talvez por olvido, estipular una cláusula igual.

Cuando llegó el caso de que Montero quisiese hacer uso de la propiedad adquirida para obtener fondos, el Gobierno subsanó esa omision por medio de un decreto en que se declaraba que podia garantizar una deuda de un millon de libras contraida en Londres con el camino de Iquique a la Noria, i agregó:

«Se declara asimismo que los mismos Montero Hermanos pueden celebrar cualquier negociacion sobre los caminos de fierro de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, siendo solo

necesario que den cuenta al Gobierno de la operacion que practiquen.»

Esta declaracion sirvió a Montero Hermanos para buscar fondos en Lóndres i organizar una sociedad conocida con el nombre de Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, a quien cedió sus derechos al ferrocarril de Iquique a la Noria, al de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, i al que debia ramificar la Noria con las demas salitreras de Tarapacá, con sus derechos anexos.

El Gobierno peruano a quien se *dió cuenta* de la trasferencia la aprobó por decreto de 10 de febrero de 1879, cuya parte esencial dice: «Que Montero Hermanos, concesionarios de los ferrocarriles del departamento de Tarapacá, han procedido en uso de derechos lejitimos a celebrar los contratos i a otorgar las escrituras de que queda hecha referencia, etc., de cuyas operaciones todas *queda enterado* el Gobierno, etc.»

A mi juicio lo único que resulta en claro de estos documentos es que el Gobierno del Perú, tuvo conocimiento (*quedó enterado*) de la operacion comercial de Montero Hermanos: o lo que es lo mismo, fué notificado de que en adelante debia entenderse para el cumplimiento de las reciprocas obligaciones contraidas con la Compañía Nacional, i nó con los Hermanos Montero.

Deducir de esto que Montero ha podido ceder lo que no tenia me parece forzar demasiado el sentido de esa declaracion. Ademas seria dudoso que el Gobierno del Perú tuviese facultades constitucionales para dar a Montero Hermanos un nuevo privilejio; pues a tal cosa equivaldria reconocerle el derecho a uno que hubiese perdido.

Otro argumento que tambien se ha hecho valer i con mas fuerza, a mi juicio, es el ruidoso proceso que la Empresa de los Ferrocarriles sostuvo con el Gobierno del Perú, sobre la moneda en que debieran cobrarse los fletes.

La Empresa creyó que debia pagársele en plata o su equivalente; i el Gobierno que debia aceptar el billete depreciado de los bancos, que era la moneda legal de la República.

Con este motivo se siguió un largo litijio, que terminó favorablemente para el ferrocarril. Empeñado el Gobierno en vivísima

lucha con la Compañía Nacional, no puso sin embargo por un momento en duda la existencia de sus privilegios, i no es presumible que hubiese omitido ese medio de herir los intereses de la Compañía si hubiese creído justo o hacedero entablar una jestion en este sentido.

Doi mucho valor moral a este argumento porque nadie podría calificar mejor que el Gobierno peruano la situación real que sus propias leyes habían creado a la Empresa. El mejor que nadie estaba en el caso de poder apreciar la atmósfera, llena de incertidumbres, de fracasos, o de fuerza mayor, en que la industria salitrera vivía desde 1873.

En resúmen i aceptando que el privilegio de 1871 pueda dividirse en dos porciones, creo:

1.º—Que es dudoso saber si las leyes que trataron de organizar la propiedad salitrera bajo bases nuevas constituyan o nó fuerza mayor;

2.º—Que en tal virtud puede el Presidente de la República (si es él la autoridad llamada), declarar la caducidad. No habiéndose cumplido por la Empresa con las obligaciones contraídas a este respecto, es a ella a quien corresponde justificar las alegaciones de fuerza mayor;

3.º—Que el privilegio de 1871 en la parte relativa al ferrocarril de la Noria a Bolivia ha caducado;

4.º—Que hai razones de equidad en favor de la Empresa de Montero Hermanos.

## VIII.

Réstame examinar quién es la autoridad llamada a declarar la caducidad de los privilegios? Este punto ha sido vigorosamente discutido por los abogados de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles salitreros. Sostienen ellos que una resolución de tanta entidad que hiere derechos privados es de la incumbencia de la autoridad judicial: al revés de sus impugnadores que ponen esa facultad en manos del Presidente de la República.

La concesion de 1868, que otorgó el privilegio del ferrocarril de Iquique, dice en su artículo 29: «Montero Hermanos reconocen en

el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato en los casos a que se refieren los artículos 25 i 26.»

El artículo 25 estipula que Montero Hermanos perderá su privilegio si suspende los trabajos del ferrocarril por un año.

El 26 impone igual pena si no se otorga una fianza de cuarenta mil pesos para responder a la ejecucion del contrato.

Por consiguiente, el Gobierno peruano tenia facultad de declarar caduco el privilegio si se suspendia el trabajo durante un año, o no se rendia la fianza.

El decreto que autorizó la construccion del ferrocarril de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo establece igual condicion en su artículo 20.

En virtud de él el Gobierno podia declarar la caducidad si no terminaba el trabajo de la línea principal dos años i medio despues de iniciada la obra o si la suspendia por un año.

Estas condiciones no eran una innovacion en las prácticas administrativas del Gobierno del Perú. Ya, anteriormente, como lo recordará US. habia hecho uso por dos veces de ese poderoso derecho sin dar lugar a protestas i con la aquiescencia del Congreso.

El privilegio de 1871 tiene tambien la misma limitacion. En su artículo 20 dice:

«El Gobierno podrá declarar caduca esta concesion de propia autoridad i sin mas trámite, siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados o se suspendan los trabajos durante un año.»

Vistos los términos de este artículo parece claro que S. E. el Presidente es el llamado a declarar la caducidad del contrato.

Sin embargo, el artículo 4.º del decreto citado, al fijar el tiempo para la ejecucion de las ramificaciones, exceptúa a Montero de esas obligaciones para «los casos fortuitos de guerra civil o exterior o de fuerza mayor.»

La Empresa alega que la lejislacion salitrera que empezó en 1873 i que se suspendió con la guerra, envuelve ese caso de fuerza mayor. Habiendo duda sobre la intelijencia de una de las cláusulas del contrato, seria en último término la justicia, la autoridad llamada a resolverla.

Esta esplicacion no pugna con la facultad delegada a S. E.

A mi juicio se ha hecho en este punto alguna confusion, i debo manifestar mi opinion a este respecto.

Creo que el Gobierno es la única autoridad llamada a *declarar* la caducidad del contrato; pero si la Empresa sucesora de los derechos de Montero, estima que S. E. se ha escedido de la autorizacion que le fué conferida por el artículo 2.º, tiene apelacion a la justicia para que *resuelva* este caso de competencia i de jurisdiccion.

En otros términos: es S. E. quien *declara* la caducidad i la justicia quien *resuelve*, si esa declaracion es conforme al espíritu del contrato. Presentada así la cuestion, el Estado seria parte en el juicio contra los privilejios de la Empresa.

El verdadero alcance del artículo consiste a mi juicio en constituir al Gobierno en única autoridad que pueda tomar la iniciativa de declarar la caducidad del contrato.

Las razones tantas veces alegadas de que esa facultad constituye al Estado en juez i parte de un asunto que le afecta directamente, como la de que la Constitucion de la República delega a la justicia toda accion contenciosa entre partes, no tiene valor en este caso si los mismo interesados renunciaron voluntariamente a ese derecho.

## IX.

No basta en mi concepto que el Presidente de la República *pueda* declarar la caducidad del contrato, para que *deba* hacerlo. Representante el mas elevado del interes público, *no debe* ejercitar esa poderosa facultad sino por razones de conveniencia jeneral.

No es S. E. un abogado llamado a resolver la cuestion en el sentido jurídico. Es la autoridad encargada de cautelar los intereses nacionales.

Surje de este modo la cuestion mas delicada entre las muchas tocadas en este informe, i sobre la cual necesito detenerme en razon de su misma importancia.

Ante todo conviene sacudir la cuestion de algunas apreciaciones erróneas.

Se dice en la solicitud que informo, que el Estado tendria mas renta fiscal con la ejecucion de nuevos ferrocarriles.

Para apreciar este argumento debe U. S. tener presente la índole especial de la industria del salitre i las siguientes observaciones:

1.<sup>a</sup> El salitre es de un consumo limitado, i así sucede que las crisis periódicas que lo aquejan arranquen de un exceso en la produccion, al revés de la jeneralidad de los valores que forman el comercio;

2.<sup>a</sup> Recientemente sale la provincia de una crisis aguda, debida a una produccion inconsiderada. Los salitreros convencidos de esta verdad han convenido en limitar su produccion a una cantidad fija.

Esto comprueba que se estaba produciendo *mas salitre del que se consumia*.

3.<sup>a</sup> Siendo notorio este hecho resulta de que el ferrocarril da abasto a las exigencias de una produccion inconsiderada; i que por consiguiente el Gobierno de Chile que percibe el impuesto de esportacion obtenia de la industria salitrera *mas de lo que lejitimamente debe esperar de ella*;

4.<sup>a</sup> Que es opuesto al interés público chileno que el salitre se venda en Europa en condiciones demasiado bajas, como sucederia forzando la produccion en el sentido que indica el representante de Campbell Jones, por varias razones:

A.—Porque el salitre se aplica como abono a dos grandes cultivos; el trigo i la betarraga, similares de Chile. De consiguiente un abono demasiado bajo hace una competencia ruinosa a nuestra agricultura.

B.—No creo que el interes del Estado consista en sacar en el menor tiempo posible todo el impuesto del salitre: tanto por la razon anterior, como porque una enorme riqueza fiscal paralizada de repente i que no correspondia a una riqueza pública análoga, produciria sérios trastornos en nuestro réjimen social: miéntras que una explotacion moderada prolonga i normaliza nuestra situacion financiera.

C.—Porque hai conveniencia pública en que el negocio de salitre no sea un negocio ruinoso para todos los industriales que lo es-

esplotan; lo que sucedería si se aumentase la producción, en la forma indicada en la solicitud de Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>.

Se repite también que la Empresa del ferrocarril se ha llevado todas las utilidades de la industria salitrera en los últimos años en virtud de su monopolio.

Para apreciar este argumento no debe olvidar U. S. que cualesquiera que hayan sido las utilidades de la Empresa, no era el ferrocarril la causa del mal pié en que se encontraba la industria de salitre, sino la competencia inmoderada que los salitreros se hacían entre sí.

Esto lo prueba el hecho de que haya cambiado la condición de la industria *por la sola limitación sin que se hayan modificado las tarifas del ferrocarril*.

Eliminado este argumento paso a examinar la situación en que quedan las diversas rejiones salitreras de la provincia con relación a los distintos privilejios.

La concesión de 1868, o sea el privilejio de Iquique a las salitreras de la Noria, que en mi concepto está subsistente, abraza una importante faja salitrera.

La palabra empleada en la concesión «desde Iquique a las salitreras de la Noria» se presta a dudas i ambigüedades. No se sabe a punto fijo si solo se refiere a las salitreras que *rodean* el pueblo de la Noria, o a los cantones salitreros *vecinos* de la Noria.

Aceptada la primera interpretación quedarían ligadas al privilejio de 1868, las siguientes oficinas: Salar, San José, Santa Beatriz, China i Limeña.

Aceptando la segunda quedarían comprendidas en el mismo caso además de las anteriores, los Cantones de Yungay, Cocina i talvez Argentina.

Habría un pleito para cada una de estas oficinas, porque la mayor parte no fueron ramificadas por el ferrocarril en el plazo del privilejio, i algunas no lo han sido todavía.

En todo caso i suponiendo que algunas quedasen fuera de la concesión de 1868, quedaría siempre en pié esta otra dificultad. La exención del privilejio sería *para el ramal* pero siempre quedaban ligados a él *para la línea de Iquique a la Noria*?

El privilejio de 1869, que a mi juicio está vijente, abraza una

rejon que empieza en Pisagua i concluye en Negreiros. Los términos de esa concesion son mucho ménos ambiguos. El privilejio es para toda la seccion comprendida en esos términos, con plazo para la ejecucion de la línea principal *pero nó de las ramificaciones.*

Quedan por consiguiente dentro de los limites de este privilejio todas las oficinas salitreras del Canton de Negreiros i toda la rejon intermedia hasta Pisagua, o sea los cantones de Zapiga, San Francisco, Sal de Obispo, Chiniquirai, Pampa Negra i Negreiros.

Este último, uno de los mas ricos de Tarapacá, comprende las oficinas de Agua Santa, Progreso, Puntunchara, Mercedes i Dibujo.

Tenemos ya eliminadas dos secciones importantes, que quedarian bajo el réjimen del privilejio aun cuando se declarase caducado el decreto de 26 de octubre de 1871.

Paso a manifestar las circunstancias especiales que obran para otra seccion del territorio; el ramal que se desprende del camino de la Noria i llega a Peña Grande pasando por Pozo Almonte.

En marzo de 1871 don Juan Williamson, solicitó permiso del Gobierno peruano para construir un ferrocarril de *mocion animal* entre Iquique i la Peña. Como el privilejio de 1868 concedió a Montero Hermanos derecho de preferencia para construir en iguales condiciones que otro empresario, se puso la solicitud de Williamson en conocimiento de Montero, i éste usando de su derecho se sustituyó a Williamson.

Poco tiempo despues se dictó el decreto de 26 de octubre de 1871, i Montero, encontrándose ya en posesion de un privilejio lato i amplísimo solicitó del Gobierno que se le eximiera de la obligacion de construir el ferrocarril de *mocion animal*, entre Iquique i la salitrera de la Peña.

El Gobierno encontrando justa la solicitud la proveyó del modo siguiente:

«Lima, julio 10 de 1872.

Vista esta solicitud de Montero Hermanos, i teniendo en consideracion:

Que por la cláusula 3.<sup>a</sup> del decreto de 26 de octubre último, se

les concedió privilejio para hacer las ramificaciones de los ferrocarriles de que son empresarios en la provincia de Tarapacá, entre las que está comprendida la que debe unir el distrito central de la Peña con la línea férrea de Iquique;

Que los permisos otorgados en 31 de marzo i 1.º de setiembre de 1871, para hacer una via directa de mocion animal entre Iquique i la Peña, carecen de objeto, desde que se está realizando dicha via de mocion a vapor, lo que indudablemente satisfará en mas alta escala las exijencias del comercio i la industria del referido distrito;

Se declara:

Que los espresados Montero Hermanos están exonerados de las obligaciones que se les impuso por los decretos de 31 de marzo i 1.º de setiembre citados, i en su consecuencia cancélense las escrituras que al efecto se otorgaron.

Rúbrica de S. E.—Santa María.»

Por consiguiente la solicitud de Williamson i las obligaciones que ella impuso a Montero Hermanos quedaron de hecho caducas con el anterior decreto.

Entre tanto Montero que se encontraba ya en posesion del privilejio de 1871 construyó *dentro del plazo asignado a la ejecucion de los ramales*, la seccion de ferrocarril que se desprende de la línea de la Noria i llega a Peña Grande, pasando por Pozo Almonte.

De consiguiente hai fuertes presunciones para creer que esa seccion queda comprendida dentro de los privilejios de 1871. Esas oficinas, son:

La Peña—Dolores—San Sebastian—Rosario—San Andrés—Cármén—Rincon—Pozo Almonte—Nueva Carolina—Buen Retiro—Cala-cala—Independencia—Palma—Santa Laura de Wendell—Peña Chica—Peña Grande—San José i San Donato.

En resúmen, la rejion de Pisagua a Iquique está dominada por tres privilejios distintos que colocan en tres situaciones diversas a las oficinas servidas por el ferrocarril.

Los Cantones de la Noria i talvez el de Cocina, Yungay i Argentina están comprendidos en los términos del privilejio de 1868 i

por consiguiente nada ganarian con la abolicion del de 1871. Los cantones de Zapiga, San Francisco, Chinquiquirai, Pampa Negra i Negreiros, lo están en los límites del privilejio de 1869, i nada ganarian tampoco con la caducidad del de 1871.

Los Cantones de Pozo Almonte i la Peña están en mi concepto bajo el peso del privilejio de 1871, por haberse ramificado esas oficinas en los plazos fijados en ese decreto.

En otros términos, desde la milla 1 hasta 34 rije el privilejio de 1868. Desde la milla 29 hasta 52 el privilejio de 1871 i desde la milla 73 hasta Pisagua el privilejio de 1869.

Quedarían libres en caso que caducase el de 1871, la Pampa salitrera que está comprendida entre la Peña por el sur, i Negreiros por el norte, o sea las oficinas de Tres Mariás, Constancia, Ramirez i las oficinas actualmente inactivas en manos de particulares, San Jorje i Rosario; una tenida por el Gobierno, Valparaiso, i otras que no fueron compradas por el Gobierno del Perú.

Además quedaría libre del privilejio el resto de los terrenos salitreros de la provincia. Espresamente no hago mencion del ferrocarril de Patillos porque surjen respecto de él cuestiones especiales, i será motivo de un informe por separado cuando U. S. lo estime necesario.

Hallándose la provincia en estas condiciones la caducidad del privilejio de 1871, importa la alteracion radical en las bases de trabajo actualmente establecidas.

Si mis apreciaciones fueran apoyadas por la justicia surjiria en el momento de su abolicion la cuestion siguiente:

La rejion favorecida que es la pampa de Huara reclamaria un puerto de salida especial para sus productos; porque sin eso la caducidad del privilejio de 1871 *solo importaria el derecho de hacer un ramal de la oficina hasta el punto de término o cabeza de línea del ferrocarril privilejiado*. Además encontrándose la sociedad de Montero en posesion del derecho de preferencia, tendria derecho de substituirse a los dueños de oficinas en la ejecucion de cada ramal.

Accediendo a las exigencias de los dueños de oficinas, el Gobierno se encontraria en presencia de esta grave cuestion administrativa. Hai conveniencia pública en favorecer la apertura de caletas

que diseminen las poblaciones, que debilitan la vijilancia administrativa, que suprimen las ciudades?

Cuestion es esta que me limito a enunciar para que U. S. la tenga presente si llega el caso de declararse la caducidad de los privilejios.

Mirada bajo otro punto de vista, la declaracion de caducidad en caso de ser fundadas las apreciaciones de este informe, favoreceria a mui pocas personas en contra de lo que podria llamar *el interes jeneral actual* de la industria salitrera. Ella importaria una alteracion violenta de las condiciones de trabajo que se formalizarian con el tiempo pero despues de fuertes sacudimientos i de dolorosas liquidaciones.

La rejion salitrera comprendida entre Iquique i Pisagua ganaria poco con la abolicion de los privilejios de 1871.

La parte de la provincia en que la medida tendria mayor importancia es en la rejion del sur, pero hai establecido allí un ramal de ferrocarril perteneciente a Montero Hermanos, ejecutado en virtud del privilejio de 1871, que viene a colocar a esa rejion en una situacion especial.

Por el momento me limito a llamar la atencion sobre él sin avanzar opinion respecto de sus derechos.

Pero vuelvo a repetirlo. La abolicion del privilejio de 1871, no tiené gran importancia sino permitiendo la ejecucion de ramales de ferrocarril de las salitreras al punto de la costa que le sea mas conveniente: lo que en el lenguaje de los hechos quiere decir desparramar la poblacion acumulada en las ciudades, en pequeñas caletas a lo largo de la costa.

Resumiendo las apreciaciones de este largo informe llego a las siguientes conclusiones:

- 1.º La empresa de Montero Hermanos está en posesion del privilejio de 1868 en la faja que se estiende entre Iquique i las salitreras de la Noria;
- 2.º Está igualmente en posesion del privilejio de 1869 para la seccion de ferrocarril o de zona salitrera que comprende desde Pisagua hasta Negreiros con las ramificaciones que fueren necesarias;
- 3.º Creo que está en posesion del privilejio en la forma esti-

pulada en el decreto de 26 de octubre de 1871 para el ramal que empieza en la estacion central i termina en la Peña;

4.º Está en posesion del derecho de preferencia para construir cualquier ferrocarril en las mismas condiciones que otro empresario;

5.º El privilejio del ferrocarril de Bolivia ha caducado.

---

La situacion legal de la empresa de Montero Hermanos que he examinado detalladamente, coloca al Gobierno de Chile en una situacion mui ventajosa que debe aprovechar para el desarrollo del interes fiscal. No me incumbe manifestar mis ideas a este respecto en un informe que solo tiene en vista la subsistencia de los privilejios.

Sin embargo, es mi firme conviccion que ántes de pronunciar una declaracion de caducidad que perturbará todas las condiciones de la industria existente *sin favorecer el interes nacional ni siquiera el fiscal*, valdria mas que S. E. el Presidente de la República pesase tranquilamente las ventajas de la situacion que he tratado de desarrollar. I entónces buscando un término de arreglo, que no es diffeil encontrar, se conciliarian las exigencias de la industria con las poderosas conveniencias del interes *chileno*, hoi casi desterrado de este territorio.

Dios guarde a U. S.

GONZALO BULNES.

Señor Ministro del Interior.

---

#### IV.

#### Informe del Inspector de Salitreras.

Señor Jefe Político:

En cumplimiento al decreto que precede paso a esponer lo siguiente:

El ferrocarril de Patillos ha estado en esplotacion desde 1873 hasta mayo 1877 en una estension de noventa i uno a noventa i dos kilómetros. Dicha linea no se terminó porque dejó de tener objeto desde que la máquina «Lagunas» dejó de elaborar salitre, a consecuencia de quebrantos mercantiles, i desde que se paralizó la construccion de las otras máquinas de fabricar salitre a consecuencia del estanco i de la espropiacion. No tengo presente qué cantidad de salitre elaboró «Lagunas», que es la única salitrera que hubo en esplotacion, pero sí recuerdo que todo el salitre producido por dicha máquina fué bajado por el ferrocarril.

El terremoto de 1877 destruyó parte de la línea férrea, pero en el año de 1878 fué refaccionada por el ingeniero Quiroz i Correa. Sin embargo, por haberse ahuyentado las cuadrillas que cuidaban la vía a consecuencia de la guerra, noté en 1881 ántes de dejar la inspeccion de las salitreras que se habian formado algunos bancos de arena sobre los rieles.

Es trabajo de unas cuantas semanas remover esos bancos.

La Empresa del ferrocarril de Patillos tiene una máquina de condensar agua, una maestranza para refaccionar el material rodante, seis locomotoras i carros para conducir salitre, cuyo número no tengo presente.

La línea férrea de Patillos jamas ha estado abandonada. Hasta 1878 la tuve yo a mi cargo por cuenta de la Compañía Salitrera mientras se ventilaba un juicio iniciado por los señores Montero Hermanos. Por disposición judicial, previa las solemnidades del caso, entregué en 1878, bajo el inventario respectivo, a los señores Montero Hermanos, la línea férrea, material rodante i las estaciones de Patillos i demas lugares. Desde aquella fecha los referidos señores Montero han conservado i cuidado su propiedad. Estos hechos me constan; i es cuanto puedo certificar sobre el particular.

Iquique, agosto 30 de 1884.

ROBERTO HARVEY.

---

V.

Escritos pidiendo se suspenda la prohibicion de construir  
ramales, i haciendo una declaracion correlativa.

Exmo. Señor:

Herberto J. Griffin, representante de los tenedores de bonos garantidos con hipoteca de los ferrocarriles de Iquique i Pisagua, a V. E. con todo respeto digo: que he tenido noticia de que el señor Jefe Político de Tarapacá ha librado hace poco tiempo un decreto prohibiendo a la Compañía de los Ferrocarriles de ese territorio, construir la línea férrea destinada a unir el ferrocarril de Iquique con el de Pisagua i prohibiendo tambien la construccion de los ramales que deben unir algunas salitreras con las líneas principales.

Mis representados, cuyos créditos no tienen otra garantía que los ferrocarriles contruidos o por construirse en Tarapacá, se sienten perjudicados con el decreto recordado: 1.º porque las leyes i decretos a que deben su existencia esos ferrocarriles, imponen a los empresarios el deber de construir los ramales que necesiten las salitreras; 2.º porque esa construccion, a la vez que fomenta la industria salitrera, es la fuente de vida i prosperidad para los ferrocarriles, puesto que agotándose las salitreras a medida que se explotan, es indispensable llevar el ferrocarril a las nuevas salitreras para tener carga que trasportar; 3.º porque la prohibicion produce la depreciacion de los ferrocarriles, i por consiguiente la depreciacion de los créditos garantidos con esa empresa.

La Compañía de los Ferrocarriles de Tarapacá, ha ejercitado constantemente el derecho de construir ramales, i a pesar de las perturbaciones producidas por el estado de guerra, ha construido algunos en los últimos tiempos.

Los ramales construidos han permitido la explotación de nuevas salitreras, han compensado los gastos hechos por la Compañía, i han aumentado, a no dudarlo, la renta que produce el derecho de exportación sobre los salitres. El Supremo Gobierno, los industriales i la Compañía, están por consiguiente, interesados en que se permita la construcción de aquellas obras.

Por tanto,

A V. E. suplico: se digne tomar en consideración el decreto dictado por el señor Jefe Político de Tarapacá, i declarar oportunamente que la Compañía de Ferrocarriles de ese territorio, puede continuar la construcción de la vía férrea destinada a unir el ferrocarril de Iquique con el de Pisagua, i construir también los ramales que sean necesarios para unir con cualquiera de esas líneas las salitreras que hoy no tienen ferrocarril.— Es justicia, etc.

Enero 9 de 1883.

HERBERTO J. GRIFFIN.

---

Exmo. Señor:

Herberto J. Griffin, mandatario de los acreedores hipotecarios de los ferrocarriles de Tarapacá, a V. E. respetuosamente digo: que deseando allanar la declaración que he solicitado sobre construcciones accesorias de dichos ferrocarriles, hago la siguiente declaración:

La autorización del Supremo Gobierno de Chile, para construir la línea de unión i los ramales de los ferrocarriles de Iquique i de Pisagua, no modificará los derechos ni las obligaciones que los dueños o acreedores de esos ferrocarriles tengan o pretendan tener en relación con el Gobierno anterior, actual o futuro de ese territorio. Esos derechos i obligaciones subsistirán en la condición

---

legal que hoi tengan, sin que aquella autorizacion pueda aducirse como antecedente que modifique su estado i condiciones legales.

La declaracion precedente, se tendrá como parte integrante de la concesion que he solicitado en escrito anterior.

Ruego a V. E. se digne tener presente la declaracion que hago al resolver la solicitud de mi referencia.—Es justicia, Exmo. Señor.

Enero 14 de 1883.

HERBERTO J. GRIFFIN.



---

VI.

**Sentencias de 1.<sup>a</sup> i 2.<sup>a</sup> instancia de la Corte Suprema i del Supremo Tribunal de Responsabilidad del Perú en el juicio entablado por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú sobre el derecho de cobrar sus fletes en moneda metálica.**

VISTA FISCAL DE PRIMERA INSTANCIA DE LA CORTE SUPREMA.

Exmo. señor:

El procurador don Andres Zenteno, por la Empresa de los Ferrocarriles Salitreros del Perú, interpone querella de despojo contra el Supremo Gobierno por haber espedido el decreto de 15 de noviembre de 1876, que declaró que dicha empresa está en el deber de recibir en pago de los fletes i pasajes los billetes de banco de emision autorizada por el Gobierno, i que los fletes no pueden ser pagados sino en la moneda corriente o sea en billetes de banco i en el tanto estipulado en el art. 13 de las concesiones de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá. Colocado el procurador Zenteno en una altura que le ha impedido ver los hechos extraordinarios que se han desenvuelto en el crédito, economía i condicion monetaria de la nacion, i considerar las causas que obligaron al Gobierno a resolver las quejas de los salitreros en el sentido del citado supremo decreto, mandando que la empresa se sujete al arancel de fletes i pasajes de cuyo máximum se halla en

posesion, consagra su querella a declamar contra esa medida, en cuyos fundamentos no encuentra sino absurdos, i concluye ofreciendo la prueba que la empresa estuvo en posesion de cobrar los fletes i pasajes en dinero sonante o su equivalente, hasta que se le comunicó el referido supremo decreto, para que se le restituya a esa posesion. No es la oportunidad de ocuparse de la parte accidental de la querella, ni de manifestar que el Gobierno, al expedir la resolucion contra la cual se dirige, no ha inferido despojo a la empresa, pues no ha hecho otra cosa, en uso de sus lejitimas atribuciones, que obligarla al cumplimiento del contrato, recibiendo en moneda circulante en el pais, los fletes i pasajes fijados por el Gobierno i aceptados por la empresa. El fiscal solo se contrae a pedir que V. E. se sirva declarar inadmisibile, como estemporánea, la querella, i esto sobre el supuesto no concedido, de que el decreto de 15 de noviembre hubiese inferido un despojo.

Segun el art. 1376 del Código de Enjuiciamientos «el término para pedir el amparo o la restitucion de posesion, es de un año, pasado el cual se ventilarán por la vía ordinaria las acciones que tengan cualquiera de estos objetos;» este término se cuenta desde el día en que se infirió el despojo. De los antecedentes acompañados al informe del señor Ministro de Gobierno consta, a fs. 40, que el decreto que ha motivado la querella fué expedido, como se ha dicho, el 15 de noviembre del 76. Este decreto fué publicado en el periódico oficial i comunicado a la Prefectura de Tarapacá, así como al administrador de los caminos; i la Compañía Nacional, con conocimiento de él, se presentó al Gobierno pidiendo su reconsideracion el 26 de enero de 1877. Está, pues, de manifiesto i bien comprobado el hecho de que ese decreto llegó al conocimiento del administrador de los caminos i de la misma Compañía que ha interpuesto la querella, cuando mas tarde, dentro del término corrido desde la fecha de su expedicion, hasta el citado 26 de enero de 1877, en que pidió su reconsideracion. Ese mismo decreto produjo sus efectos desde luego. Sobre todo, a f. 42, se ve que el administrador de los caminos, dándose por enterado de él, ofreció cumplirlo, sin perjuicio de ulterior reclamacion, que se realizó por la Compañía por su escrito de f. 41. Se hallan, pues, probados plenamente los siguientes hechos:

1.º El decreto, calificado de espoliatorio, produjo sus efectos desde el 23 de noviembre de 1876, en que el administrador de los caminos presentó su recurso últimamente citado; o si contra la lei se pretendiera negar la personería de ese administrador para representar a la Compañía, deberá datarse la ejecucion del decreto, cuando mas tarde, desde que la misma compañía pidió su reconsideracion.

2.º Cualquiera que sea el punto de partida para computar el tiempo trascurrido desde la fecha en que se verificó el supuesto despojo hasta el dia en que se ha interpuesto ante V. E. la querella, consta que ha corrido mas del año fatal, fijado por el art. 1376 del Código de Enjuiciamientos.

Conforme a esa lei, la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros no tiene ya accion para interponer el interdicto posesorio que intenta deducir, i para el cual únicamente está llamada la jurisdiccion de V. E.

El procurador de la Compañía deja entrever en su querella, que para ella el término de esta prescripcion fatal deberia contarse desde la fecha en que el Gobierno ha negado la reconsideracion que se le pidió; pero esa esperanza no tiene fundamento ante la terminante disposicion del art. 1376, desde que la lei establece que se cuente este término desde el dia en que se infiere el despojo, desde que solo el Poder Judicial puede conocer de él cuando se presente dentro del año; ese término no puede ser interrumpido por jestioncs que el despojado intente o haga efectivas ante otras autoridades que no sean la judicial. De otro modo se haria indefinido el término para entablar el interdicto o seria necesario que el citado artículo contuviese escepciones que de otro modo que no fuese judicial interrumpiesen el término. Aun en las prescripciones ordinarias de largo término, solo es interrumpido éste por los hechos espresados en el art. 563 del Código Civil.

Estando, pues, plenamente probada, con documentos auténticos la prescripcion o caducidad de la accion posesoria, se opone el fiscal a su admision por haber prescrito la accion posesoria entablada por la Compañía de Ferrocarriles, i funda su oposicion en los instrumentos de que se ha encargado, que corren en el espediente, i en su virtud, pide a V. E. se sirva declarar inadmisibile el inter-

dicto sumario que se ha deducido; i que el querellante use de su derecho ante quién i como le convenga.—Lima, febrero 19 de 1878.—*La-Rosa*.

RESOLUCION DE PRIMERA INSTANCIA EN LA CORTE SUPREMA.

Lima, junio 22 de 1878.—Vistos; teniendo en consideracion:

1.º Que la Empresa de los Ferrocarriles de Tarapacá se ha querellado de despojo contra el Supremo Gobierno i pedido, en consecuencia, la restitution, fundándose en el hecho de haber estado en posesion de cobrar la tarifa de fletes i pasajes en moneda metálica o su equivalente en billetes de banco, i en el de que ha sido privada de esa posesion por el supremo decreto de 15 de noviembre de 1876, reconsiderándolo i confirmándolo por el de 4 de enero de 1878, en virtud de los cuales se ordena que dicho cobro se efectúe en billetes de banco por su valor nominal;

2.º Que, si bien la querella se ha interpuesto el 30 de enero del año presente, i por consiguiente mas de un año despues del primero de los citados decretos, la reconsideracion de éste fué solicitada por la Empresa ante el mismo Supremo Gobierno en 26 de enero de 1877;

3.º Qué, a falta de legislacion especial i de tribunales jerárquicos en materia contenciosa administrativa, la reconsideracion es un recurso admitido por práctica inmemorial, constantemente aceptado por la administracion misma, en virtud del cual se obtiene muchas veces la reparacion del agravio inferido por ella a los particulares, i con cuya denegatoria se estima únicamente como consumada ya i sin remedio gubernativo la injusticia reclamada;

4.º Que por tanto, es de equidad i aun de rigurosa justicia, contar únicamente desde la fecha de la denegatoria de la reconsideracion que se haya pedido, el término para la interposicion de las acciones judiciales a que puede dar lugar el hecho practicado por la administracion; como se contaria desde el decreto supremo, i no desde el decreto prefectural, si ántes de ocurrir el particular a la justicia ordinaria por el abuso que cometiera el prefecto de

un departamento, ocurriese previamente al jefe del poder administrativo para obtener el correspondiente desagravio;

5.º Que la posesion en que ha estado la empresa desde que comenzó la crisis bancaria para cobrar los fletes i pasajes en moneda sonante o en billetes de banco; pero abonándosele precisamente en este caso un escedente proporcional a la depreciacion de ellos, está plenamente probado, tanto por la sumaria informacion de f. 117 a f. 124, cuanto por las declaraciones que ofreció el ministerio fiscal i que han sido absueltas de f. 137 a 148 por el prefecto del departamento, por el administrador de la aduana, por el cajero fiscal, por el presidente del consejo departamental i por el alcalde de la Municipalidad de Iquique;

6.º Que el cobro hecho por los representantes de los ferrocarriles de Tarapacá, precisamente en alguna de las dos formas últimamente relacionadas, tiene, prescindiendo de consideraciones impertinentes en este juicio de sumaria naturaleza, su razon de ser en los usos mercantiles de ese departamento, donde el billete no sirve de tipo para los cambios i donde las transacciones de todo jénero se practican siempre o se estiman practicar en plata sellada, si espresamente no se pacta lo contrario; en la índole de las industrias ligadas con las plazas estranjerias; en el oríjen de los capitales con que se ha formado i con que se alimenta la empresa de esos ferrocarriles; en la naturaleza de las obligaciones, que por razon de ellos se han contraido en los mercados europeos con aprobacion del mismo Supremo Gobierno; con el objeto primordial i casi esclusivo del tráfico a que están destinadas esas vias férreas, a saber, el salitre, cuyo precio, cuya elaboracion, cuya mano de obra i cuyos derechos de esportacion se contratan i pagan en metálico o en billetes por su equivalente;

7.º Que el Gobierno mismo ha autorizado la interpretacion en este sentido de las cláusulas sobre fletes, de los contratos primitivos i de los celebrados con Montero Hermanos, puesto que al espedir, por decreto de 28 de noviembre de 1876, el reglamento del tráfico para dicha línea, en aplicacion i cumplimiento de las citadas cláusulas, fija la tarifa de carga por quintal a centavo i medio de *moneda nacional*; puesto que conforme a la lei especial del caso no se entiende por tal sino el sol de plata sellado bajo ciertas con-

diciones i sus respectivas partes alicuotas; i puesto que, aunque el Supremo Gobierno ha asumido la responsabilidad de los billetes de banco i comprometídose a recibirlos en las oficinas de su dependencia, no ha hecho obligatoria o forzosa su admision por los particulares, ni mucho ménos la ha declarado ni podido declararla *moneda nacional*;

8.º Finalmente: que el hecho de la eyeccion está suficientemente acreditado con el tenor de los dos mencionados decretos, desde que por ellos se privó terminantemente a la Empresa del goce en que estaba de cobrar en dinero sonante, i se le obligaba a recibir en pago de ella precisamente billetes por su valor nominal;

*Por estos fundamentos*, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 470 del Código Civil, 376 i 379 del de Enjuiciamientos i 18, inciso 5.º del Reglamento de Tribunales, juzgando en primera instancia, declararon haber sido interpuesta dentro del término legal, la querella de despojo; declararon igualmente haberlo inferido el Supremo Gobierno con la expedicion de los dos decretos de 15 de noviembre de 1876 i 4 de enero de 1878, i mandaron en consecuencia, que los representantes de los ferrocarriles salitreros de Tarapacá sean restituidos a la posesion en que estaban de cobrar la tarifa de fletes i pasajes en moneda metálica, o su equivalente en billetes de banco; i comuníquese al Supremo Gobierno, ejecutoriada que sea esta resolucion.—*Ribeyro*.—*Muñoz*.—*Cisneros*.

Se publicó conforme a la lei, de que certifico.—*Juan E. Lama*, secretario.

---

#### RESOLUCION DE SEGUNDA INSTANCIA EN LA CORTE SUPREMA.

Lima, diciembre 18 de 1878.—Vistos: por los fundamentos del auto apelado de f. 141, su fecha 22 de junio último, por el que se declara haber sido interpuesta dentro del término legal la querella de despojo de f. 84, i que el Supremo Gobierno lo ha inferido con la expedicion de los decretos de 15 de noviembre de 1876 i 4 de enero de 1878, con lo demás que contienen, lo confirmaron, i los devolvieron.—*Oviedo*.—*Alvarez*.—*Leon*.—*Mariátegui*.

Se publicó conforme a la lei, habiendo sido el voto del doctor Leon el siguiente:

Vistos; i teniendo en consideracion: que la demanda de despojo interpuesta por la Empresa de los Ferrocarriles Salitreros de Tarapacá contra el Supremo Gobierno se funda en el hecho de haber estado en posesion de cobrar los fletes i pasajes en moneda metálica o su equivalente en moneda de banco de emision autorizada, de que ha sido privada por el decreto de 15 de noviembre de 1876, ratificado por el de 4 de enero de 1878, que declaran que la Empresa está en el deber de recibir los billetes de banco por su valor nominal en pago de sus fletes i pasajes; que por la cláusula 13 del contrato celebrado por el Supremo Gobierno con Montero Hermanos en 15 de junio de 1878, concediendo el privilejio para la construccion del ferrocarril, con la garantía del siete por ciento sobre el capital de 2.000,000 de soles, en virtud de la autorizacion legislativa de 15 de octubre de 1878, se estipuló espresamente que el mínimum de la tarifa seria por cada quintal de carga  $1\frac{1}{2}$  centavos por milla, i por pasaje de primera 5 centavos i por el de segunda 3, sin especificar la clase de moneda en que debia ser satisfecho, no obstante de que en esa época circulaban en plaza libremente los billetes de diversas instituciones bancarias; que entregada la línea al servicio público, consta por diversos informes de los representantes i administradores de la Empresa, que se recibian indistintamente billetes o moneda en pago de fletes i pasajes, hasta que sobrevino en el mercado la depreciacion de billetes en relacion con el dinero sellado, por consecuencia de la crisis monetaria; que es un hecho notorio que esa depreciacion principió a producir sus efectos desde que los bancos suspendieron el pago de sus obligaciones en metálico, hecho que fué autorizado por el decreto de 1.º de agosto de 1875; que despues de esta fecha fué cuando el representante o administrador de la línea férrea principió a cobrar a los esportadores el 5 por ciento de recargo en los fletes que se pagaban en billetes hasta mediados de 1876, en que exijió el 15 por ciento por la misma causa, segun los recibos que corren de f. 2 a 5 del cuaderno C; que los elaboradores de salitre, corredores, comerciantes i demas industriales en aquel ramo, hacian los pagos de flete con ese gravámen, compelidos por el imperio de la necesidad para

librarse de los graves daños que se les orijinaba, primero con la postergacion o retardo en la esportacion del salitre, segundo con el pago de estadías de los buques que tenian a la carga, i tercero con la paralizacion del trabajo en las oficinas i consiguiente acumulacion de productos, como es de verse en los escritos que presentaron a la Prefectura, quejándose del gravámen i de las indebidas preferencias que se ejercian, lo que manifiesta que léjos de ser tranquila la posesion que la Empresa alega en apoyo de su querrela, ella fué por el contrario disputada, reclamada i protestada oportunamente; que esos pagos a que eran obligados los industriales por coaccion, segun se ha espuesto, fueron hechos bajo la condicion espresa de que se estaria, en cuanto a los descuentos, a lo que el Gobierno resolviese sobre ellós, como consta de los recibos que la Empresa daba a los cargadores, en los cuales se espone «que el Ferrocarril se comprometia a devolver el recargo, si un descuento en los billetes fuese prohibido por resolucion suprema», como consta de los recibos de 2 de diciembre de 1875, f. 2, i de 18 de noviembre de 1876, en que se obligó la Empresa «a reembolsar el 15 por ciento de descuento de billetes por fletes, si así lo resolviese el Supremo Gobierno;» que esos pagos condicionales i coactos, como se ha espuesto, no pueden constituir posesion desde que eran provisionales i sujetos a la decision de un tercero, mucho mas cuando se han declarado indebidos i no pueden, por consiguiente, reputarse léjítimos ni producir los efectos legales que se previenen en el art. 465 del Código Civil; que contribuye al mismo fin la solicitud que entabló la Empresa ante el Supremo Gobierno, principal esportador del salitre, a consecuencia de la espropiacion de los minerales, solicitando en diciembre de 1875 i julio de 1876, que, en atencion a la crisis financiera porque atravesaba el pais, por consecuencia de la depreciacion de los billetes, se le pagase sus fletes en letras sobre Europa, al cambio, primero, de 42 peniques por sol, i despues al de 40, lo cual fué desatendido i contradice tambien la posesion que la Empresa alega en su favor; que si es verdad que en el reglamento interior de los ferrocarriles de Tarapacá, aprobado por el Gobierno en 28 de noviembre de 1876, a propuesta de la Empresa, aparece en la foja final una especie de resúmen que dice: «carga jeneral, 1½ centavos por milla, moneda

nacional,» es evidente tambien que las dos últimas palabras «moneda nacional» no se encuentran en la cláusula 13 del contrato; i este hecho da mérito a una discusion detenida para juzgar de su valor i efectos legales i jurídicos, que es ajena a la demanda de despojo; que ademas los representantes del ferrocarril se han sometido espresa i voluntariamente en sus informes especiales, en sus escritos i en los recibos de fletes dados a los interesados, a lo que se resuelva por el Gobierno, reconociendo su autoridad administrativa, i aun cuando así no fuese, la declaratoria de la verdadera inteligencia de la cláusula de un contrato no puede ser objeto de un juicio de despojo, limitado por la lei a casos especiales i a trámites i fines de distinta naturaleza; que de lo espuesto resulta evidentemente justificado que los empresarios del ferrocarril no han tenido posesion legal del derecho de cobrar los fletes en moneda metálica o en billetes con la depreciacion de plaza, ni lo han verificado de un modo pacífico i a ciencia i paciencia del Gobierno i de los industriales, puesto que sus propósitos a este respecto han sido contradichos i protestados; i constando el compromiso de la Compañía a devolver los recargos si así lo resolviese el Gobierno, i que tampoco concurren en apoyo de la accion posesoria el trascurso del tiempo i demas condiciones esenciales que establecen los arts. 465 i 470 del Código Civil, para que pudiera producir sus efectos legales;

Por estos fundamentos, el voto del que suscribe es porque se reforme el auto de vista de fojas 151, su fecha de 22 de junio último; i porque en su consecuencia se declare que el Supremo Gobierno no ha inferido despojo.—*Leon.*

De que certifico.—*Juan E. Lama*, secretario.

---

VISTA DEL FISCAL DEL SUPREMO TRIBUNAL DE RESPONSABILIDAD.

Exmo. Señor:

Por las escrituras otorgadas en 15 de julio de 1868 i en junio de 1869, el Supremo Gobierno contrató con don Ramon Montero i Hermanos la plantificacion de los ferrocarriles de Iquique a la

Noria, i de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, con sus ramificaciones, estipulándose en centavos el máximo de la tarifa que habria de observarse por la Empresa. Siendo de advertir, siquiera por incidencia, que en el reglamento interior de esos ferrocarriles, aprobado por supremo decreto de 28 de noviembre de 1876, se dice que esos centavos serian de sol, moneda nacional.

En diciembre de 1873 los concesionarios celebraron en Lóndres una compañía, la que fué aprobada por el Supremo Gobierno con el nombre de «Compañía Nacional de los Ferrocarriles Salitreros del Perú.»

## I.

Con tales antecedentes tuvo lugar la plantificacion de los ferrocarriles en moneda de plata, o recibia el papel fiduciario que entonces existia. Mas, en 1875 se espiden los desgraciados decretos por los que se declaró que los billetes de banco no tenian ya tal carácter, que no eran pagaderos a la vista i en moneda corriente, que habian dejado de ser signos representativos de la moneda que ántes los esperaba en los bancos para su inmediata conversion i que habia desaparecido ya; con lo cual dichos billetes dejaron de llevar en sí la prenda del valor que representaban, perdiendo la confianza del público, i tomaron un carácter indefinible, por lo que el comercio comenzó a fluctuar buscando el equilibrio entre la moneda i el papel.

La Empresa de los ferrocarriles siguió ese movimiento; i continuó cobrando en metálico o en billetes, con una depreciacion del 5 al 15%. Un salitrero se resistió a pagar la depreciacion del billete, i la entregó condicionalmente, estando a las resultas de lo que resolviese el Supremo Gobierno. Este declaró, en 15 de noviembre de 1876, que la Empresa estaba en el deber de recibir en pago la moneda corriente del dia, o sea billetes de banco de emision autorizada por el Gobierno, i habiendo pedido aquella la reconsideracion de ese decreto, fué declarada sin lugar el 4 de enero de 1878.

En mérito de las dos últimas resoluciones, la Compañía Nacio-

nal de los Ferrocarriles Salitreros se querelló de despojo contra el Supremo Gobierno ante la Escelentísima Corte Suprema de Justicia; i por dos sentencias conformes se ha declarado fundada la accion. Mas, el señor fiscal de esa Corte ha interpuesto para ante V. E. dos recursos de nulidad: uno del auto de f. 214 vuelta, por el que se mandó dar testimonio de la ejecucion para su cumplimiento, i otro de la resolucion de vista, por la que se declaró el despojo.

## II.

El primero de esos recursos se funda sustancialmente en la insuficiencia de la fianza ofrecida para obtener el testimonio de la ejecutoria. Mas, aparte de que esa fianza, en último caso, debe ser a satisfaccion del tribunal que falla en segunda instancia, segun el artículo 1741 del Código de Enjuiciamientos, tenemos que en este juicio ha sido prestada innecesariamente, i solo a mayor abundamiento; pues en los juicios de restitution de despojo, el auto en que ella se ordena *se ejecuta sin embargo de apelacion*, artículo 1374; i por consiguiente sin necesidad de fianza, como se pidió i ordenó oportunamente a f. 155.

## III.

El segundo de esos recursos, al que se adhiere la delegacion de los bancos en liquidacion, no puede tener otro fundamento pertinente, que no haberse probado uno de los dos extremos de haber poseido o dejado de poseer. Mas, en el considerando 5.º de la sentencia de primera instancia, se puntualizan las pruebas no desvirtuadas que acreditan el hecho de la posesion, i en el considerando 8.º se demuestra que la Empresa dejó de poseer a causa de los decretos citados.

Es de agregar, que se ha alegado tambien la estemporaneidad de la querella, a contar desde la fecha del primer decreto; pero en los cuatro primeros considerandos de la sentencia está bien demostrado que el término no debe contarse sino desde que se declaró

sin lugar la reconsideracion. Debiendo añadir que este recurso administrativo es no solo de práctica, sino que está reglamentado, i está fijado el término de treinta días.

#### IV.

Aquí podría terminar este dictámen si no existiera en autos el voto discordante del mui ilustrado señor doctor don Bernardino Leon, del que no puede prescindir el que suscribe, por la fuerza de su argumentacion.

Ese voto se funda en que la Empresa recibia indistintamente billetes o monedas, hasta que sobrevino la depreciacion de los primeros.

Que esa depreciacion principió a producir sus efectos desde que los bancos suspendieron el pago en metálico de sus obligaciones, hecho que fué autorizado por el Supremo Gobierno.

Que despues de esa fecha fué que la Empresa principió a cobrar la depreciacion.

Que los interesados hacian los pagos con ese gravámen, compelidos por la necesidad, pero condicionalmente i presentando quejas a la Prefectura, lo que manifiesta que la posesion no fué tranquila.

Que contradice tambien esa posesion la solicitud de la Empresa para que se le paguen sus fletes en letras sobre Europa a un cambio determinado.

Que la Empresa se ha sometido voluntariamente a lo que resolviese el Gobierno.

El infrascrito cree que el hecho de recibir moneda o billetes cuando éstos sean convertibles, no arguyen contra la posesion de cobrar en metálico, desde que esto solo manifiesta la confianza en el papel convertible.

Que el Supremo Gobierno no declaró de circulacion forzosa ese papel fiduciario, ni que era moneda nacional.

Que ántes de esa fecha, no podia la Empresa cobrar la depreciacion, desde que ésta no existia.

Que evidentemente la posesion no fué tranquila desde que los

pagos principiaron a hacerse condicionalmente i se entablaron reclamaciones; pero que lo fué en *el tiempo anterior*, i que esos hechos solo fueron perturbaciones que tuvieron por término el decreto espoliativo, mas si se considera que el pago condicional se hizo despues de haber intervenido la autoridad. Siendo de notar, que la circunstancia de haberse hecho pagos condicionales solo consta de cuatro recibos simples, que corren en un expediente agregado, que no están reconocidos, ni se conoce la representacion de quien los firma, ni consta por ellos que la gran mayoría de los interesados hubiese hecho los pagos en los mismos términos, pues se refieren a una misma persona, i solo la prueba debidamente actuada hace fé en juicio, segun los arts. 668 i 1649, inciso 6.º

Que la solicitud para que el Gobierno pagase letras sobre Europa, es una propuesta como cualquiera otra, que en nada acredita la no existencia del hecho de estar cobrando en metálico.

Que si la Empresa se sometió voluntariamente a la decision del Gobierno, i si por ese sometimiento no puede cobrar en metálico, son cuestiones ajenas de un juicio de despojo.

## V.

Desde que se plantificó la empresa ha estado ésta en posesion de cobrar en metálico; i no ha interrumpido ese hecho, hasta que se le notificó el decreto espoliativo. Si por su contrato está obligada a recibir a la par los billetes depreciados, si estaba obligada a conformarse con la resolucion del Gobierno, o si por cualquiera otra causa no puede exigir los pagos en metálico, allí está el Poder Judicial que es el único competente para decidir *los asuntos contenciosos*; pero el poder administrativo, que por otra parte tiene interes en esta cuestion, no ha podido constituirse en juez ni hacerse justicia por sí mismo.

Por tales fundamentos, este ministerio es de sentir, que V. E. se sirva declarar que no hai *nubidad* en el auto de f. 214 vta., ni en el resolutivo de f. 151, por el que se declara fundada la querella de despojo con lo demas que contiene.

Salvo el mui ilustrado acuerdo de V. E.—Lima, julio 21 de 1879.—*Miguel A. de la Lama.*

## FALLO DEL SUPREMO TRIBUNAL DE RESPONSABILIDAD.

Lima, agosto 7 de 1879.—Vistos: de conformidad con el dictámen del ministerio fiscal, cuyos fundamentos se reproducen, declararon no haber nulidad en el auto de f. 214 vta., ni en el resolutivo de f. 189, su fecha 18 de diciembre último, confirmatorio del de f. 151, por el que se declara fundada la querrela de despojo, con lo demas que contiene: i los devolvieron.—*García i García.*—*Pino.*—*Lizárraga.*—*Gomez Sanchez.*—*Benavides.*—*Ingunza.*—*La Fuente.*

Se votó en público con arreglo a la lei, de que certifico.—*Manuel Patron*, secretario.

---

«Lima, octubre 15 de 1879.—Por cuanto el Ministro de Hacienda i Comercio manifiesta en el oficio adjunto estar impedido de conocer en asuntos relativos al juicio de despojo seguido por *Montero Hermanos* contra el Supremo Gobierno, en razon de haber sido abogado de la espresada casa, de conformidad con lo prescrito en el art. 27 de la lei de Ministros, se dispone: que se cumpla en todas sus partes la ejecutoria de la Exma. Corte Suprema, confirmada por el Tribunal de Responsabilidad.

«Comuníquese, rejístrese i publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Velarde.*»—(*El Peruano* de 18 de octubre de 1879.)

---

## VII.

### **Doctrinas i Resoluciones Judiciales que demuestran que en Chile no hai jurisdiccion contencioso-administrativa, para los asuntos que afectan los intereses fiscales.**

En Chile no hai jurisdiccion alguna especial para los asuntos administrativo-contenciosos; la hubo en otro tiempo i fué ejercida por el Consejo del Estado únicamente en los juicios a que daban lugar los contratos celebrados por el Gobierno; pero desde que se reformó, por lei de 24 de octubre de 1874, el núm. 7.º del art. 104 de la Constitucion, quedó sin efecto ese número, que declaraba atribucion del Consejo del Estado: «Resolver las disputas que se suscitaren sobre contratos o negociaciones celebrados por el Gobierno Supremo i sus ajentes.»

Desde esa fecha, ni el Consejo de Estado, ni autoridad alguna especial tiene jurisdiccion en los asuntos contencioso-administrativos. Los asuntos de esta especie caen bajo la jurisdiccion ordinaria de los Tribunales de Justicia como todos aquellos que interesan a cualquiera persona o corporacion.

Al decir, por consiguiente, los señores Swinburn e Inglis que el asunto suscitado por ellos tiene el carácter de administrativo-contencioso, nada han dicho que favorezca sus pretensiones; solo han manifestado que padecen profundos errores en materia jurídica.

El *Prontuario de los Juicios*, que sirve de testo en nuestra Universidad, i que es obra del distinguido profesor de Práctica Foren-

se, señor José Bernardo Lira, no dice una palabra sobre asuntos contencioso-administrativos, a pesar de que dedica el Libro VIII a tratar *De los procedimientos a que dan lugar algunos negociados administrativos*.

El señor Jorge Huneeus, Rector de la Universidad i profesor de Derecho Constitucional, en su obra titulada *La Constitucion ante el Congreso*, ha hecho un erudito estudio sobre la materia.

En la páj. 240 del tomo II de esa obra, se lee:

«En segundo lugar, no puede decirse que hai jurisdiccion administrativo-contenciosa cada vez que la administracion conoce de contenciones. Nó. A juicio de los franceses, que han inventado ese sistema desconocido en Inglaterra i en Estados Unidos, las cuestiones administrativo-contenciosas son las motivadas por actos de la administracion, que agravian derechos particulares i cuyo fallo se relaciona no solo con un derecho meramente privado, sino con un interes social o del órden administrativo. Solo concurriendo copulativamente estas tres circunstancias, hai negocio administrativo-contencioso.

«I es digno de notarse que, en el único caso en que ellas concurrían, cual era el de las cuestiones referentes a contratos celebrados por el Gobierno o por sus agentes, a las cuales se referia la antigua parte 7.<sup>a</sup> del art. 104, la jurisdiccion escepcional que en ellas correspondia al Consejo de Estado le ha sido quitada por la reforma Constitucional de 1874, que tan acertadamente la devolvió a los tribunales ordinarios.»

En la páj. 242, agrega:

«La reforma efectuada en 1874 es el mejor argumento que puede oponerse a los defensores de la jurisdiccion *administrativo-contenciosa*, si todavía los hubiere en Chile. La unanimidad con que aquella fué acogida por ambas Cámaras, por el Ejecutivo i por la prensa, no admiten réplica, i nos permite afirmar con satisfaccion que semejante sistema está definitivamente condenado entre nosotros.»

En España, hai jurisdiccion *contencioso-administrativa* i la lei ha creado tribunales especiales con ese motivo. Sin embargo, seria mui dudoso que allí se declarase de la competencia de esos tribu-

nales especiales una cuestion análoga a la que han suscitado los señores Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>.

Fundamos nuestra opinion en la de los señores Manresa i Reus, cuyos comentarios a la *Lei de Enjuiciamiento Civil*, vijente en España, gozan de grande autoridad. Dicen esos notables jurisconsultos:

«*En materias contencioso-administrativas.* Sumamente delicada i compleja es esta materia, i ofrece grandes dificultades su calificación, como lo demuestra la multitud de competencias que todavía se están suscitando entre las autoridades administrativas i las judiciales. Necesitaríamos muchas pájinas para esplanarla con la estension que su naturaleza e importancia requieren: no permitiéndolo la índole de nuestra obra, nos concretaremos a consignar lo que tienen sancionado las disposiciones que rijen en esta materia, nueva puede decirse, en nuestra jurisprudencia, i a fijar reglas precisas para poder distinguir lo contencioso-administrativo de lo judicial. En las dudas que se orijinen, será conveniente consultar las decisiones del suprimido Consejo Real i del Tribunal Supremo contencioso-administrativo, en materia de competencias, toda vez que sirven de regla jeneral para los casos análogos que ocurran.

«Los Tribunales competentes para conocer de los negocios contencioso-administrativos, eran los Consejos provinciales i el Consejo Real, creados en 1845, i suprimidos en 1854, habiéndose trasladado las facultades judiciales de los primeros, aunque provisionalmente, a las Diputaciones provinciales, i las del segundo al Tribunal Supremo Contencioso-administrativo ya citado, creado para reemplazarle.» (Tomo 1.º, páj. 316.)

«De la doctrina que precede, fundada en las disposiciones vijentes sobre la materia, se deduce, i es tambien conforme a los buenos principios de la ciencia, que para que una cuestion tenga el carácter de contencioso-administrativa, se requiere: 1.º que sea motivada por un acto de la administracion; 2.º que este acto ataque o perjudique el derecho preexistente de un particular; i 3.º que el negocio por su índole no sea objeto del derecho civil o penal, pues ha de versar precisamente sobre materia administrativa. Así es que las cuestiones relativas al estado de las personas; al derecho de propiedad, i todos los que de él se derivan, como servidumbres,

usufructo, etc.; a la lejitimidad e interpretacion de los títulos en que se funda ese derecho; a las tercerías de dominio o de prelación, aunque recaigan sobre espedientes administrativos, en suma, todas las que versan sobre declaracion de un derecho meramente civil son de la competencia de los tribunales comunes, ordinarios especiales, segun la naturaleza del negocio, por mas que las haya provocado un acto de la administracion.» (Páj. 319.)

---

**Contienda de competencia entre el Intendente de Santiago i el juez de Letras con motivo de un juicio promovido por el Ferrocarril Urbano.**

ACTA DEL CONSEJO DE ESTADO.

En la contienda de competencia promovida por el Intendente de Santiago al juez de letras señor Palma Guzman, con motivo de un juicio entablado por la Empresa del ferrocarril urbano contra un decreto de la Intendencia, por el cual se manda hacer ciertos cambios en la via férrea de la Alameda, el Consejo, de acuerdo con el informe i proyecto de sentencia, del señor consejero Varas, ha dictado la siguiente sentencia, absteniéndose de votar los señores consejeros Godoy i Zegers: el primero por ser accionista i el segundo por ser abogado de esa Empresa:

*Santiago, abril 29 de 1880.*

Con fecha 6 de agosto del año anterior, el Intendente de Santiago espidió un decreto ordenando a la Empresa del ferrocarril urbano que modificase, en conformidad a instrucciones del director de obras públicas, la línea de dicho ferrocarril urbano en la parte que da frente a la estatua de San Martin. Notificada la Empresa de esta resolucion ocurrió al juzgado de letras representando que, a virtud del contrato celebrado por el empresario del ferrocarril urbano con la Municipalidad de Santiago en 9 de setiembre de 1864, habia adquirido bajo condiciones onerosas el derecho de

construir i usar vias férreas en las calles de la ciudad; que, segun el contrato de noviembre de 1871, la línea del ferrocarril urbano que pasa por la Alameda habia quedado sujeta a las mismas condiciones; que el contrato mencionado no le imponia la obligacion de hacer las modificaciones prescritas por el Intendente; i que en consecuencia pedia al juzgado de letras que se declarase que no estaba obligado a ejecutar la obra ordenada.

El Intendente, a quien se notificó esta demanda, niega al juzgado de letras competencia para resolver si la Empresa está obligada a cumplir la orden por él espedita; sostiene que no hai contienda entre partes porque él no figura como representante de la Municipalidad al expedir esa orden sino promoviendo un interes público de su especial competencia. Fundado en estas consideraciones entabla competencia al juzgado de letras. Con fecha 25 de octubre del año anterior, el juez de letras se declaró competente por cuanto se ventilan derechos adquiridos por la Empresa, a virtud de un contrato, por cuanto el Intendente intervino en la celebracion de ese contrato i no puede abrogarse facultad de resolver las cuestiones que sobre esos derechos se promuevan, lo que hace el negocio contencioso i de la competencia de la justicia ordinaria. Dando lugar a la competencia entablada por el Intendente, mandó elevar los antecedentes al Consejo de Estado.

Considerando: 1.º Que el Intendente de Santiago en la competencia promovida, pretende que a la autoridad administrativa corresponde conocer de la demanda interpuesta ante el juzgado de letras por la Empresa del ferrocarril urbano, pidiendo se declare que ella no está obligada a ejecutar en la línea de dicho ferrocarril la reconstruccion o cambio de una parte de esa línea ordenada por el citado Intendente;

2.º Que el Intendente como autoridad administrativa no ha podido imponer a la Empresa del ferrocarril urbano una obligacion que le hace mas gravosa el derecho a construir la línea en las calles de Santiago, adquirido a virtud de un contrato oneroso celebrado por la municipalidad, i que si a esta obligacion está sujeta la Empresa a virtud de un contrato o a virtud de reglas establecidas que a ello la obligasen, desde que desconocen esa obligacion, para hacerla cumplir es necesario que se decida ántes si la

obligacion existe i la decision de ese punto como referente a derechos privados es de la competencia de la autoridad judicial;

3.º Que por lo ménos la demanda interpuesta por la Empresa importa una reclamacion del que está en posesion i goce de un derecho i al cual se perturba i embaraza en ese goce, i que reclamaciones de esta clase son de competencia de la autoridad judicial.

4.º Que la órden impartida a la Empresa no es de aquellas de efectos transitorios i de ejecucion inmediata, que por exigencias premiosas del servicio público o en proteccion de la seguridad de personas o de intereses sobre que corresponda cuidar a la autoridad administrativa puede espedir un Intendente, órdenes que si embarazan momentáneamente el uso de un derecho no suponen la existencia de una obligacion anterior que solo podria tener su oríjen en una lei que específicamente la impusiere o en un acto del particular que lo obligase, i respecto de las cuales el recurso al superior en la jerarquía administrativa no tendria por objeto la reparacion del perjuicio causado al particular sino el quejarse a dicho superior por el atropellamiento o desafuero cometido por el que espidió la órden o la hizo cumplir, para que instruido del abuso de funcionarios de su dependencia adopte las medidas que el caso requiera: con arreglo a lo dispuesto en los arts. 1 i 5 de la lei de 15 de octubre de 1875;

Se declara:

Que el conocimiento del negocio a que esta competencia se refiere corresponde al juzgado de letras de Santiago, ante quien se ha interpuesto la respectiva reclamacion.—*M. de Santiago Concha.*—*Rafael Larrain Moxó.*—*José Joaquín Perez.*—*Antonio Varas.*—*Manuel Recabárren.*—*M. Sanchez Fontecilla.*—*Francisco de P. Taforó.*—*Alejandro Carrasco Albano*, secretario. (*Diario Oficial* de 15 de mayo de 1880.)

---

Contienda de competencia entre el Intendente de Santiago i la justicia ordinaria con motivo de las cuestiones relativas al Ferrocarril del Sur.

Dictámen Fiscal,

Exmo. Señor:

El Directorio de la Empresa del Ferrocarril del Sur, solicitó de la I. Municipalidad de Santiago en 10 de julio de 1857, le permitiese construir un ramal de sangre desde la estacion central hasta la iglesia de San Francisco, pasando por el lado sur de la Alameda i volviendo por el norte, agregando otras peticiones de la misma especie respecto a distintas calles; i la Municipalidad, le concedió el primero de esos permisos en 23 de octubre del mismo año, limitándolo a establecer la vía por el lado sur de la Alameda, a la duracion de diez años i sujetándolo al pago de las patentes establecidas para los carruajes, pudiendo despues estender la vía i aun tomar el lado norte de la Alameda con previo permiso del Cabildo.

Esta concesion sufrió las modificaciones que se ven en los acuerdos de 7 de mayo i 26 de junio de 1858, corrientes desde fs. 12 vta. a 16; pero únicamente en cuanto al lugar que debia ocupar i nó al término señalado para su duracion.

En el espediente no aparece constancia alguna de que el Supremo Gobierno hubiera aprobado tales acuerdos.

Cumplidos los diez años, la I. Municipalidad pidió a la Empresa la desocupacion i entrega del local dedicado a dicha linea; i ésta se presentó al juzgado de letras solicitando le amparase i mantuviese en la actual tenencia i posesion de ella, fundada en que perteneciéndole el terreno por concesion de la lei de 24 de agosto de 1855, i poseyéndolo desde muchos años atrás, a virtud de la terminante disposicion de su art. 3.º, la órden del I. Cabildo importaba un verdadero despojo.

En este estado, el procurador de ciudad se dirijió a la Intendencia, manifestándole: que a ella sola correspondia el conocimiento de la causa, en conformidad a lo dispuesto en el art. 33 de la lei

de 17 de diciembre de 1842 i 1.º de la de 6 de agosto de 1862; i pidiéndole, que si era aceptada esta idea, oficiase al señor juez de letras para que suspendiese toda intervencion en la materia i le remitiese los antecedentes, o en caso de negarse, los pasase al Consejo de Estado, a quien toca decidir la competencia, segun lo dispuesto en el art. 104, parte 5.ª de la Constitucion.

Aceptada por la Intendencia la solicitud del procurador de ciudad, se pasó al juez el oficio de f. 3, del cual se comunicó traslado al representante de la Empresa; i con la contestacion de f. 5, en que se rebaten los fundamentos alegados por aquél esponiendo tambien el orijen del derecho que ésta tiene, i en vista de las actas agregadas, el juzgado se declaró incompetente para conocer en la accion posesoria entablada por la Empresa; pero no conformándose ésta con esa disposicion, apeló para ante V.E.

Tal es el estado de la cuestion sobre que se ha pedido vista al fiscal; i como puede mirarse bajo diversos aspectos, los propondrá i examinará por su órden.

Se ha visto, que la cuestion principal es de mero derecho; pues se trata de saber si la Empresa del Ferrocarril es o nó dueño del terreno en que estableció la via de sangre dentro de la Alameda, o si lo ha poseido únicamente a virtud de la concesion hecha por el Cabildo con sujecion al terreno señalado en ella.

Siendo esto así, i siendo los intendentes i gobernadores ajentes naturales e inmediatos del Presidente de la República, con arreglo a lo dispuesto en los arts 116 i 117 de la Constitucion; i prohibiendo la misma al Presidente de la República, por el art. 108, ejercer funciones judiciales, está vedado al Intendente de la provincia de Santiago, entender en la cuestion de derecho promovida por la Empresa del Ferrocarril.

Siguiendo estos preceptos, que el legislador no podia olvidar, los arts. 3.º i 4.º de la lei del Régimen Interior, no solo declaran a los mismos intendentes i gobernadores ajentes inmediatos del Poder Ejecutivo, sino que el art. 56 les prohíbe toda injerencia de su parte i a los empleados de su dependencia en lo que corresponde a las atribuciones esclusivas del Poder Judicial, agregando: «Sin que ninguno de ellos ni dicho jefe puedan conocer en negocios contenciosos, a no ser con el carácter de jueces árbitros, arbitra-

dores i amigables componedores;» no obstante que, como era indispensable i natural, les deja la facultad de oír i decidir gubernativamente en las cuestiones de esta especie.

Finalmente, los arts. 126 i 127 de esa misma lei, detallando las atribuciones de los gobernadores i fijando las penas que pueden imponer, están mui léjos de concederles ninguna funcion judicial.

Pero estas terminantes disposiciones se interpretan, dando una intelijencia indebida a los arts. 38 i 1.º adicional de la lei de 17 de diciembre de 1842; i será preciso contraerse a examinarlos i manifestar su verdadero sentido, ocurriendo para ello a la misma lei, como el mejor medio de conocer su espíritu.

Estableciendo i determinando esa lei las atribuciones de las juntas provinciales, dice: velar sobre el estado de los caminos, no permitir que se muden sin su consentimiento i aprobacion; proponer al Gobierno la variacion de los viejos, la apertura de los nuevos, e informarle cuanto sea conducente para mejorarlos; hacer ejecutar los trabajos que se acuerden; i librar las cantidades necesarias contra los administradores de los fondos destinados a estos objetos.

Los arts. 6.º i 7.º agregan otras facultades a favor de las municipalidades; i el primero les manda espresamente, guardar las leyes.

En el tít. 3.º se determinan las clases i condicion de los caminos, el modo de conducir las aguas, al ancho de las calles, cómo deben formarse nuevos barrios o ensancharse las poblaciones existentes i las obligaciones de los propietarios, sin que nada establezca que no sea administrativo, i sin que directa ni indirectamente otorgue jurisdiccion contenciosa en materias legales.

El art. 33, que sin duda se cita equivocadamente, nada dice en apoyo de lo que se pretende; pues tratando de la apertura, delineacion de nuevas calles i construccion de edificios en los suburbios de las poblaciones, solo prescribe, que no puedan emprenderse sin permiso escrito de la direccion de la provincia i que el Gobierno debe dictar las ordenanzas a que hayan de arreglarse.

Con todo, el art. 38, en cuyo testo se apoya la Intendencia, dice literalmente: «Las contiendas que sobre apertura, direccion o cualquiera otro punto *relativo a caminos*, se suscitaren por particulares entre sí, o entre éstos i la autoridad pública, se *decidirán*

*breve i sumariamente por el Gobernador del departamento, pudiendo la parte que se sintiere agraviada por la resolucion de éste, apelar para ante la junta provincial de que habla el art. 1.º, la cual decidirá del mismo modo; i su determinacion se ejecutará sin ulterior recurso...»* Agréguese todavía para dar mayor fuerza a esta disposicion, el precepto de los artículos adicionales 1.º i 2.º, i sin embargo, nada se obtendrá en favor de la jurisdiccion ordinaria de los Intendentes, Gobernadores i Juntas de caminos.

Ante todo, es necesario notar, que el art. 38 atribuye a los Gobernadores la primera instancia, o el primer conocimiento de los negocios a que se refiere, i la segunda a las Juntas provinciales; i desde que la Constitucion i la lei del Régimen Interior les prohíben *ejercer funciones judiciales, injerirse en las atribuciones esclusivas del poder judicial i conocer en negocios contenciosos*, no es posible suponer que el citado artículo les confiera tales facultades, dar por derogados estos preceptos, mediante una disposicion vaga i jeneral, interpretar i aplicar aquél echando por tierra lo que el lejislador no puede tocar, i dar a ese artículo un sentido distinto del que espresa toda lei.

En efecto, como ésta se contrae únicamente a las funciones administrativas, la facultad de resolver que otorga, es tambien gubernativa o administrativa; pues sin ella seria inútil la existencia de esas autoridades, pero con absoluta exclusion de toda facultad judicial, así como el Supremo Gobierno conoce en los recursos de proteccion, jubilacion, montepíos, etc., i los Gobernadores en el carácter de Diputados de minas, en las mercedes, mensuras, deslindes, internacion i otros muchos puntos, sin mezclarse jamas en las cuestiones de derecho a que dieren lugar, o que se entablaren por las partes.

Decir que obran judicialmente, porque la lei les manda proceder breve i sumariamente i sin ulterior recurso, es decir un grave error; porque esas son una de las principales diferencias de los procedimientos gubernativos, las que mas la recomiendan: porque la denegacion de otro recurso, solo importa señalar un término a las jestionos o reclamos, que de otra manera serian interminables; i porque esto solo puede referirse a los recursos de la misma especie o naturaleza, i no a los judiciales que esa lei no toma en cuenta.

Ahora, tampoco es posible establecer el ilegal principio de que las disposiciones o leyes particulares se derogan i deben ceder a preceptos jenerales; i ménos que la frase «o cualquiera otro punto relativo a caminos,» se estienda i aplique a materias judiciales de que no trata, ni pudo tratar, cuando fuera de la apertura i direccion de caminos que determina, hai multitud de cuestiones de igual carácter sin entrar en aquellas.

Por otra parte, los caminos, de que habla únicamente, no son calles, ni a éstas las comprende entre aquéllos; pues trata de las unas i de los otros separadamente; i tampoco es admisible, ni legal estender las escepciones o privilejios mas allá del testo literal i espreso de las leyes.

El art. 1.º de la lei de 6 de agosto de 1862 en nada contraría estos principios i ménos favorece la pretension de la Intendencia; pues se limita a establecer: que los ferrocarriles construidos por el Estado, o a virtud de concesion o autorizacion de éste, están sujetos a las prescripciones legales relativas a los caminos públicos, en todo lo que no contraríen directamente los derechos que corresponden al empresario o empresarios que los hubieren construido, en conformidad a la lei que autorizó su existencia. Por manera, que si algo puede deducirse de él con aplicacion al caso actual es, que pretendiendo ahora la Empresa del Ferrocarril derechos que deriva de la lei que autorizó su construccion, no están sujetos a la lei de caminos, i que por esta nueva causa es mas ilegal la intervencion de la Intendencia en el presente juicio.

Desean lo el fiscal corroborar estas ideas con varias disposiciones i fallos decisivos, habia retardado hasta ahora el despacho de este negocio, pues no estando publicados, i habiéndosele contestado por las respectivas oficinas que no se encontraban, se proponia buscarlos por sí mismo, luego que le fuese posible; pero no habiendo podido hacerlo, i siendo de gran importancia en la cuestion, los indicará por si fuesen conocidos del Tribunal, porque uno de ellos se espidió por V. E., i porque de algunos de los otros, deben tener conocimiento dos de los señores Ministros como miembros del Consejo de Estado.

El 1.º de esos antecedentes, es el decreto supremo espedido a consecuencia de una cuestion que se suscitó en Valparaiso por el

ferrocarril del norte o el urbano, sobre terrenos ocupados por uno de ellos, en el cual se declaró: que correspondiendo a los tribunales las cuestiones de derecho, debia ocurrirse a éstos en el caso controvertido.

El 2.º una resolucion del Consejo de Estado, con motivo de la competencia suscitada entre el Intendente de Colchagua o Curicó respecto de un vecino a quien, despues de haberle abierto un camino, queria sujetársele a la misma autoridad en el conocimiento de las acciones legales que interpuso; en la cual se resolvió, que lo primero tocaba al jefe político, i lo segundo a los Tribunales de Justicia.

3.º Igual resolucion de la Ilustrísima Corte de la Serena, confirmada por el Consejo, con motivo de la especie de doble competencia que promovió el finado Intendente de Copiapó don Pedro Olate, sobre una condenacion de gastos por el reconocimiento de peritos i sobre la lejitimidad del derecho a unas barras de la mina «Flor de María.»

4.º Otra resolucion o acuerdo de V. E. igual a los anteriores, en la doble competencia de que le dió cuenta el juez letrado de San Fernando sobre quién debia hacer efectivo el pago de las costas en que habia sido condenado don Lorenzo Jara, por haber cerrado i decretado la intendencia la apertura de un camino, i en la accion que entabló aquél de no tener tal servidumbre; en cuyo caso V. E. fué de sentir, segun cree el fiscal, que al Intendente correspondia lo primero i al juez letrado lo último.

5.º Finalmente, dos decretos semejantes de la Intendencia de Santiago, de los cuales uno fué, sobre la aplicacion de las multas que imponia el decreto de 30 de enero de 1830, espedido por el gobernador local de Santiago contra los que estrajesen aguas sin consentimiento de sus dueños, cuya aplicacion pidió la Sociedad del Canal de Maipo, en el cual el señor Intendente don Manuel Valdes Vijil, declaró: que el conocimiento de esas faltas correspondia a la autoridad judicial, segun el art. 108 de la Constitucion, i que por el art. 56 de la lei del Réjimen Interior estaba prohibido a los Intendentes injerirse en las atribuciones que corresponden al poder judicial.

Estas resoluciones de las primeras autoridades del Estado, no

solo sirven para conocer la genuina inteligencia del art. 38 de la lei de caminos, sino que forman una especie de regla de la cual no parece justo apartarse, i vienen a confirmar las opiniones emitidas en este dictámen.

Mucho mas podria decirse en apoyo de ese parecer; pero es necesario mirar la cuestion bajo otras bases, que el fiscal juzga indispensable tratar.

La lei del Réjimen Interior en su art. 126 i la de 8 de noviembre de 1854, en los núms. 1.º, 5.º i 7.º del art. 27 i en el 64, prohiben a los gobernadores i ayuntamientos construir, o permitir se construyan obras que imperfeccionen o hagan incómodos los caminos i calles, les mandan conservar la facilidad del tránsito en unos i otros, impedir que se obstruyan, embarecen u ofrezcan peligros a las personas i propiedades, i les vendan en fin, enajenarlos, ordenándoles los conserven, mejoren i verifiquen las modificaciones que los hagan mas adecuados a su objeto; i si esto es lo único que puede permitir i hacer, la concesion otorgada por la Municipalidad a la Empresa del Ferrocarril, está en abierta oposicion con esas disposiciones.

Ahora, si no pudieron otorgar semejante gracia, i otorgarla sin el exámen i aprobacion del Presidente de la República, ménos le es dado obrar i disponer de los caminos i calles como si les perteneciesen en propiedad, contra el precepto de repetidas leyes i contra lo prescrito en el art. 589 del Código Civil, que los declara bienes nacionales de uso público.

Del mismo modo la Empresa del Ferrocarril se llama dueño del terreno de la Alameda ocupado por esa línea, fundada en el art. 3.º de la lei de 24 de agosto de 1855, que solo le concede el uso de los terrenos fiscales o municipales necesarios para la principal i sus edificios, sin que directa ni indirectamente haya hablado de ramales de sangre para el servicio de las poblaciones, que entónces no se conocian, i se habrian mirado como absolutamente indispensables, perjudicia'es i contrarios a la seguridad personal.

Se está, pues, litigando por ámbas partes sobre una propiedad i derechos puramente nacionales, sin que se haya oido al lejítimo representante del fisco, i se pretende todavía sacar la cuestion de



sus jueces naturales, de los únicos que pueden conocer sobre intereses del Estado.

Ultimamente, quizás se dude, si corresponde a U.S. entender en este negocio, considerándolo como competencia entre la autoridad civil i judicial; pero bastará esponer, que no existe aquella, desde que el juez se declaró incompetente; i solo se trata ahora de un recurso de apelacion, que toca precisamente al Tribunal, por diversas razones que seria inútil mencionar.

En fuerza de lo espuesto, el Fiscal es de parecer: que V. E. no solo es juez competente en este recurso, sino que debe revocar la resolucion del señor Juez Letrado, corriente desde f. 17 a f. 19 vta, declarando, que toca a la justicia ordinaria conocer en la causa i mandar al mismo tiempo, se oiga i tenga por parte al señor Fiscal de Hacienda, a fin de que haga valer los derechos del Fisco.

Santiago, diciembre 27 de 1870.—VIAL.

SENTENCIA DE LA CORTE SUPREMA.

Santiago, marzo 28 de 1871.—Vistos: reclamando el señor Intendente de la Provincia la jurisdiccion para conocer en esta causa, e insistiendo el representante de la Empresa del Ferrocarril del Sur que conozcan en ella el juez ordinario de Hacienda, pásense los antecedentes al Consejo de Estado para los efectos legales.—MONTT.—BARRIGA.—VALENZUELA.—COVARRÚBIAS.—A. REYES.

SENTENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO.

Santiago, octubre 28 de 1871.—Estimando la Corte Suprema que hai competencia de jurisdiccion para conocer en esta causa, por cuanto el Intendente de la provincia la reclama para si i por otra parte el representante de la Empresa del Ferrocarril sostiene que su conocimiento corresponde a la justicia ordinaria, el Consejo, vistos los antecedentes i con lo espuesto por el fiscal de la Corte Suprema en su vista de f., declara:—Que corresponde a la justicia ordinaria conocer i resolver en la presente causa.—ALTAMIRANO.—ABDON CIFUENTES.—CAMILO E. COBO.—JOSÉ JOAQUIN PEREZ.—A. PINTO.—F. DE BORJA SOLAR.—M. J. IRARRAZAVAL, —DIEGO A. TAGLE.—*Ejidio Jara*, secretario.

