

CONTESTACION AL TERCER MEMORANDUM

DE LA

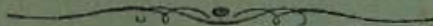
COMPañIA DE LOS FERROCARRILES SALITREROS

EN LA

CUESTION SOBRE CADUCIDAD DE LOS PRIVILEJIOS

DE

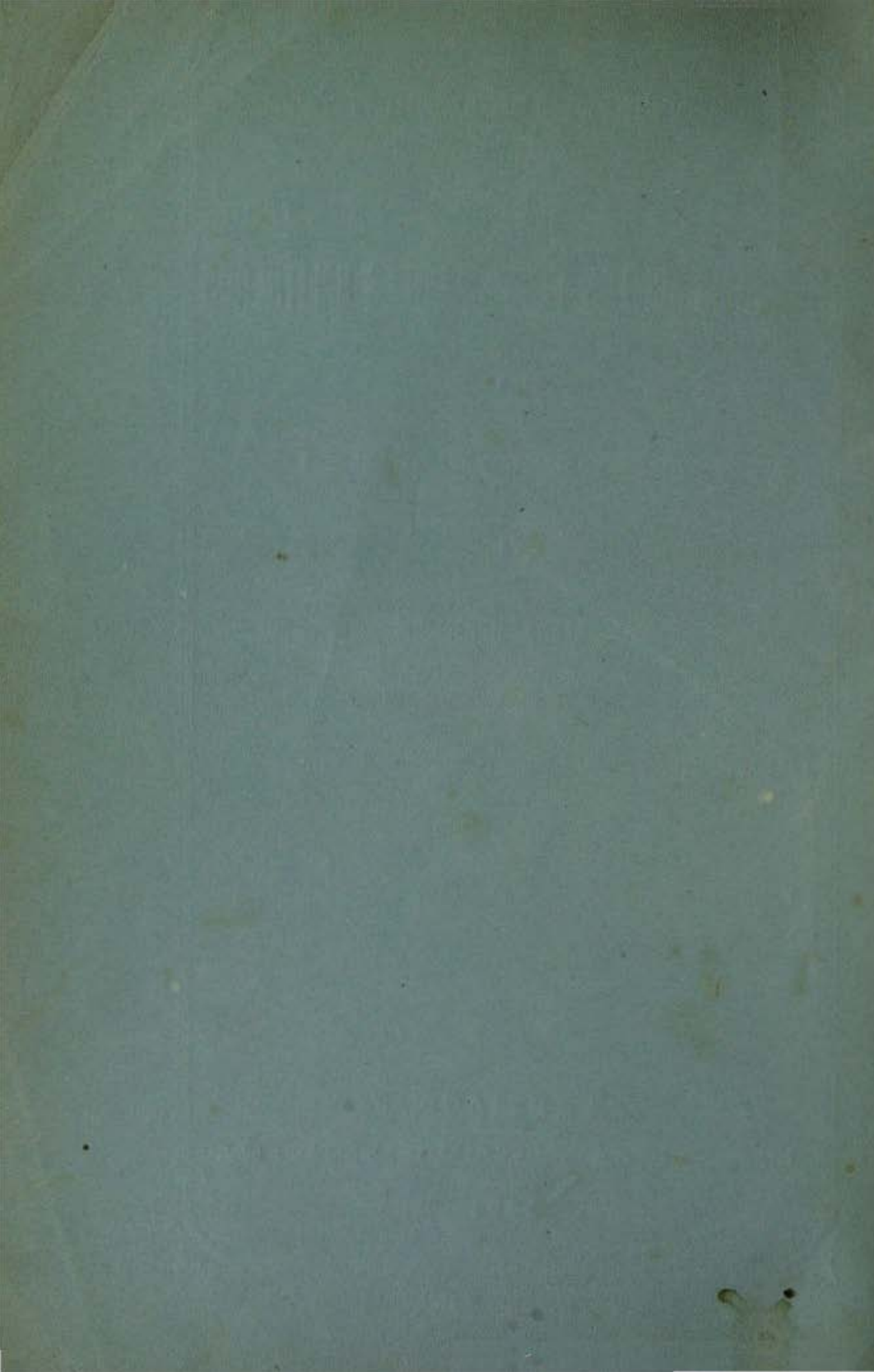
MONTERO HERMANOS



SANTIAGO

IMPRESA DE «LA ÉPOCA», CALLE DEL ESTADO, 36 J.

1884



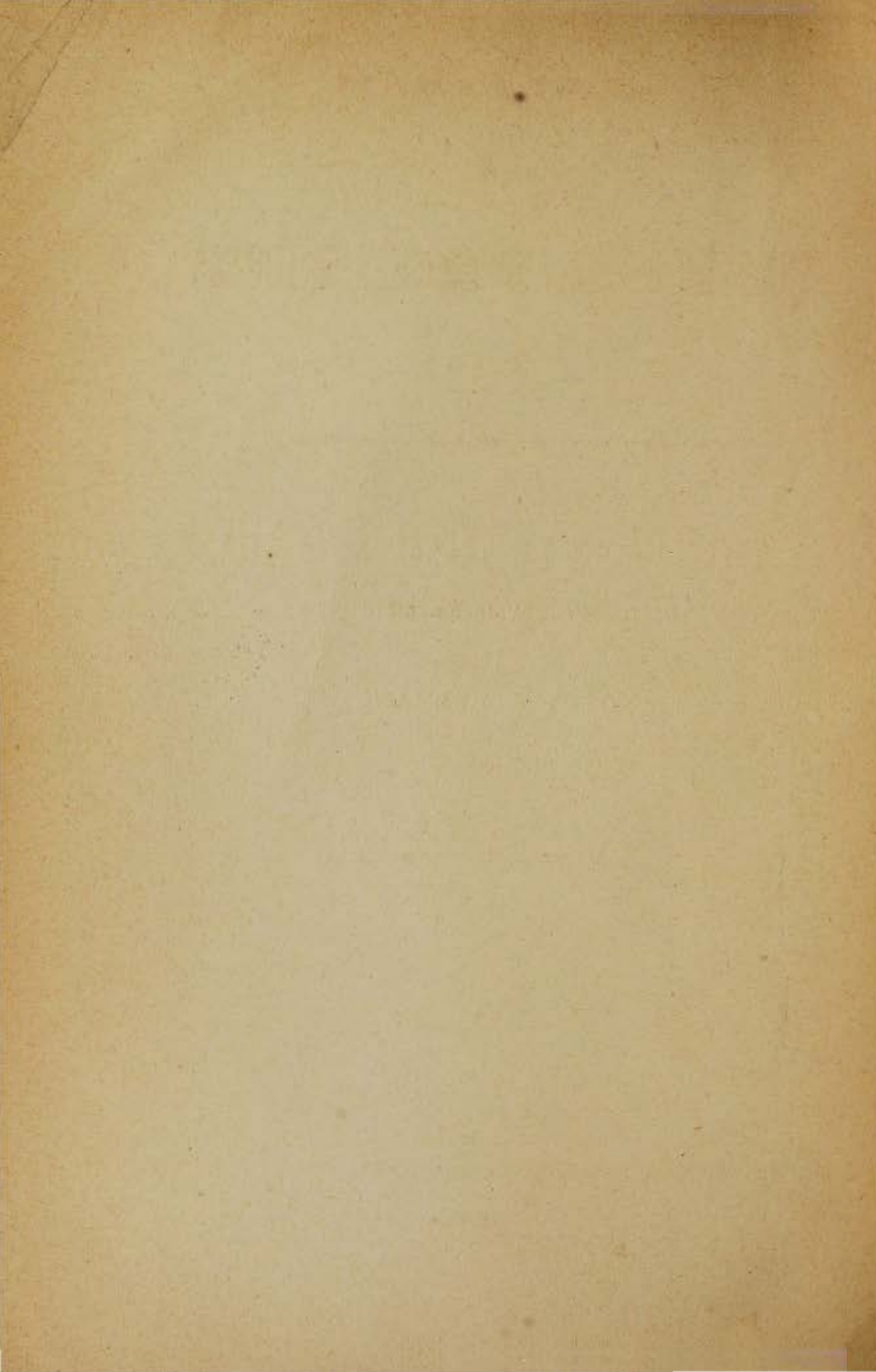
Bib 233396

# FERROCARRILES SALITREROS EN TARAPACA

CUESTION DE CADUCIDAD DEL PRIVILEJIO

DE

MONTERO HERMANOS



CONTESTACION AL TERCER MEMORANDUM

DE LA

# COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES SALITREROS

EN LA

CUESTION SOBRE CADUCIDAD DE LOS PRIVILEJIOS

DE

MONTERO HERMANOS



SANTIAGO

IMPRESA DE «LA ÉPOCA,» CALLE DEL ESTADO 36 J.

1884



Excmo. señor:

Cárls Swinburn, por los señores Campbell Jones i Ca. en la cuestión promovida ante V. E. sobre caducidad de los privilejios de Montero Hermanos, otorgados por el Gobierno del Perú, con el debido respeto espongo: que, al librarse resolución en la cuestión pendiente, V. E. se dignará tener presente las consideraciones que se consignan en este impreso, ordenando se remita al señor Fiscal, como antecedente para su dictámen.

I.

El representante de la Compañía de los ferrocarriles, en el primer capítulo de su memorandum, enumera los puntos en discusión.

En la manera como se formula cada uno de ellos, no hai exactitud completa; hai sí alteración sustancial en el hecho i agregación de algo que ni siquiera se ha insinuado.

En el curso de la discusión tendré ya que ocuparme de todo esto; por eso me limito aquí solo a la declaración que dejo establecida.

II

REFUTACION A LOS ERRORES QUE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL  
IMPUTA A CAMPBELL JONES I CA.

El representante de la Compañía de los ferrocarriles, se escusa ante V. E., para hacer notar algunos errores de hecho i con-

tradiciones graves en que dice han incurrido Cambell Jones i C.\*

Nada tendria de particular se hubiere incurrido en errores o contradicciones; pero sí es mui grave que, para presentarlos, no se tome con lealtad ni las declaraciones de mi parte ni los hechos que se recuerdan para acusar tales errores.

Me ocuparé de cada uno de los puntos que se califican contradicciones o errores:

1.º «Que en el folleto *caducidad* en la páj. 10, último aparte, se afirma que Montero Hermanos quedaron obligados a concluir la obra de las ramificaciones en el término de un año; que tal aserto es inesacto porque el plazo se prorrogó i así se reconoce en la páj. 27 del mismo folleto.»

Para formular este cargo se toma solo el contenido de dos frases o períodos, sin cuidarse de la situacion en que se hallan, ni la idea que, segun el conjunto, les corresponde.

En la páj. 6 del folleto *caducidad*, en el aparte 6.º se dijo: «Para discurrir con mas acierto i brevedad, conviene recordar los términos de *cada uno* de los privilejios que se han otorgado a Montero Hermanos para la construccion de los ferrocarriles en la provincia de Tarapacá.»

Hasta la páj. 10 de aquel folleto se hace la esposicion o relacion de los privilejios de 1868 i 1869.

En la misma forma se hace la esposicion o extracto del privilejio de 26 de octubre de 1871, recordándose la obligacion i condicion principal de dicha concesion, i el plazo que ella fija para la conclusion de las obras de ramificacion.

Toda esta referencia solo es un extracto de esa parte de la concesion; i luego en la páj. 11, en el primer aparte, se hace la siguiente prevencion:

«Sin discurrir aun sobre la *existencia o caducidad* del privilejio.....

Por consiguiente, la referencia así al plazo de la concesion, no es aun para discutir la caducidad o existencia del privilejio; i por eso es que no se hace mencion de la prórroga que se le acordó a Montero Hermanos en 20 de abril de 1872.

Pero cuando la discusion llegó a este punto, se hizo referen-



cia a la prórroga, reconociéndola espresamente i recordando la fecha de su coucesion, como se vé en la páj. 27 del folleto, para computar así el plazo en que debia terminarse la obra de las ramificaciones.

La contradiccion existe solo porque la parte contraria, con una seriedad aparente i declamatoria, no guarda perfecta lealtad en los conceptos que recoje para servir su propósito.

## §

El representante de los ferrocarriles, acusando un error *inescusable* se espresa así:

«Aseguran Campbell Jones i C.<sup>a</sup> en el folleto citado, que permanecen aisladas del ferrocarril gran número de salitreras; 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 Huaras i Agua Santa».....(páj. 6.<sup>a</sup> del tercer memorandum de la Compañía.)

Tal es el error «inesplicable e inescusable» como se afirma por el representante de los ferrocarriles, en que se incurre por Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Entre tanto, en vista del decreto de 15 de octubre de 1883, fácil será reconocer que lo afirmado por mi parte es la verdad, correspondiéndose en todo a las mismas declaraciones que se contienen en aquel decreto cuyo tenor es el siguiente:

## DECRETO.

*Santiago, octubre 15 de 1883.*

Vistos los documentos precedentes i lo espuesto por la comision encargada de informar respecto de las solicitudes elevadas al Gobierno para construir ferrocarriles en el territorio de Tarapacá, he acordado i decreto:

Art. 1.<sup>o</sup> Se concede a la *Compañía Nacional de Ferrocarriles de Tarapacá* los siguientes permisos:

1.<sup>o</sup> Para construir un ramal que ponga en comunicacion la

oficina salitrera denominada *Ramírez*, con el punto extremo de la línea férrea de Iquique, llamada *San Donato*;

2.º Para prolongar hasta la oficina *Esmeralda* la ramificación que parte del alto llamado de *San Antonio* hacia las oficinas de *San Juan*, *San Lorenzo* i *Esmeralda*; i

3.º Para construir ramales de comunicacion entre la línea principal i las oficinas salitreras de propiedad de don *J. I. Humberstone* i *C.ª*, de don *Sanguinetti* i *C.ª*, de don *Jorje E. Brooking*, de *Ugarte Ceballos* i *C.ª*, de *E. R. Frecon* i *C.ª* i de *J. Zayas* i del *Banco de Valparaíso*.

Art. 2.º Estos permisos se otorgan en la intelijencia de que ellos *no importan reconocimiento alguno respecto de los derechos o concesiones que la empresa hace valer para la construccion i explotacion de vías férreas en el territorio de Tarapacá, ni tienen relacion alguna con la declaracion de subsistencia o caducidad de los privilejios o concesiones que reclama.*

Art. 3.º La presente concesion es sin perjuicio de terceros i hasta nueva resolucion del Gobierno, haciéndose responsable los concesionarios de todo perjuicio que por autoridad competente se reconozca a favor de terceros, i sin responsabilidad alguna para el Gobierno, por los actos motivados por la guerra o los que sobrevengan a consecuencia de las negociaciones relativas a la paz.

Art. 4.º *Caducarán dichos permisos si los interesados no aceptaran en el plazo de un mes, contado desde que les sea notificado este decreto, todas las condiciones a que su concesion queda sujeta por los artículos precedentes.* Anótese i comuníquese.—*SANTA MARIA.—J. M. Balmaceda.*

En vista de lo que se espresa en el núm. 1.º del primer artículo del decreto que se trascribe ¿es o no cierto que el punto extremo de la línea férrea de Iquique era *San Donato* en fines de 1883?

Con lo que se declara en los núms. 2.º i 3.º del mismo artículo ¿es o no cierto la existencia de gran número de salitreras sin ramificacion de ferrocarril?

El texto solo del decreto autoriza el desmentido mas enéjico

i mas irrefutable a la falsedad que, con audacia, se ha intentado enrostrar a Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>

Con ello se demuestra tambien la falta de seriedad en las afirmaciones del representante del monopolio, i que, con las conclusiones de su dialéctica, sirve siempre los intereses del monopolio, sin preocuparse mucho de la exactitud, aun en los hechos mismos.

Si despues de Octubre de 1883, fecha del decreto i hasta el momento en que se discute la caducidad, se haya avanzado la línea del ferrocarril i sus ramificaciones, es del todo ajeno a la cuestion, como lo habré de manifestar mas adelante, aparte de que en el decreto citado se consignó una declaracion especial a este respecto, (art. 2.<sup>o</sup> en su parte final) previniendo que la construccion de las nuevas vías, *no tiene relacion alguna con la declaracion de subsistencia o caducidad de los privilejios o concesiones que se reclama.*

## §

Se presenta como error la afirmacion que se hace por Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>, en cuanto a que los productos líquidos del ferrocarril, desde muchos años equivalen ya a un ochenta por ciento de su capital, mas o ménos.

Ahora confirmo esto mismo i voi a demostrarlo; previniendo que para formar el cálculo se consideró la produccion salitrera desde 1872, fecha posterior a la en que ha debido comenzar la explotacion de los privilejios; i tomo las cifras que anota la memoria del señor Jefe político de Tarapacá, señor Valdes Vergara, pasada al Ministerio de Hacienda en principios del presente año.

Como base de cálculo, se consideró tambien el período de tiempo en que se reembolsó a diversas oficinas salitreras, solo con el abono de fletes, las gruesas sumas que adelantaron sin ningun interes a la Empresa del monopolio, a fin de que hiciera construir ramales que comuniquen esas mismas oficinas con la línea principal.

Para lo primero se consulta el anexo núm. 5.º de la memoria ya recordada que presenta un cuadro de la esportacion del salitre de Tarapacá hasta 1883.

Segun ese cuadro, se nota que desde 1872 a 1883 inclusives, se esportaron 64.382,506 quintales españoles.

En una solicitud de don Eduardo Lembcke, mandatario jeneral de la Compañía de los ferrocarriles salitreros, presentada al Supremo Gobierno en 16 de Marzo de 1881, se afirma: «que el flete por quintal español, rijiendo la tarifa que se cobraba a esa fecha, podria estimarse a razon de 51 centavos por quintal.»

Pues bien, hasta el 1.º de Julio de 1881 deberá computarse como flete medio, por lo ménos lo que declara el representante de la Empresa del monopolio, señor Lembcke, esto es 51 centavos quintal español.

Hasta esa fecha se habia trasportado 42.453,328 quintales españoles, que a 51 centavos producen a la Empresa S. e.....	\$ 21.651,197
Desde el 1.º de Julio de 1881 a Diciembre de 1883 lo trasportado asciende a 21.929,178 quintales españoles, que a razon de 40 centavos quintal, producen a la Empresa, S. e.....	8.771,670
	<hr/>
Lo que hace un total S. e. de.....	\$ 30.422,867

Para calcular el flete a razon de cuarenta centavos, tomo la declaracion del representante del monopolio en la página 10 de su tercer memorandum.

En esto no se ha tomado en cuenta el salitre que se haya trasportado en todo lo que va corrido del presente año, ni el producido en 1871, ni tampoco los fletes de subida que se pagan por mercaderías, carbon, frutos en jeneral que se importan, etc., etc. i por pasajes.

Este factor no es insignificante, como lo hace notar mui bien en su memoria el señor Valdes Vergara en la página 34:

« El transporte *diario* de carga entre los puertos i las salitreras es el que sigue, estimado en quintales españoles:

	Subida	Bajada
« Línea de Iquique.....	4,000	15,580
« Línea de Pisagua.....	1,750	11,000
	5,700	25,580 »

Segun este dato de la memoria, podemos estimar que la carga de subida es mas o ménos una quinta parte de la de bajada, o sea *un veinte por ciento*.

Esta proporción debe ser siempre la misma, puesto que la carga de subida corresponde a las necesidades del consumo en las diversas salitreras; así el combustible, artículos de alimentación, etc., etc., corresponden necesariamente al número de obreros i a la producción jeneral i trabajo de cada salitrera; por eso es que la carga de subida siempre estará en proporción directa con la producción del salitre. Por consiguiente la relación que se establece por los datos consignados en la memoria del señor Jefe Político de Tarapacá, debe adoptarse con relación a todo el período que se ha tomado para calcular los fletes por salitres.

En consecuencia puede estimarse que el producto de fletes por la *carga de subida* corresponde a una quinta parte o sea *un veinte por ciento* de los fletes de la *carga de bajada*.

A este propósito es mas que admirable la tranquilidad con que se afirman hechos falsos por el representante del monopolio.

En la página 10 de su tercer memorandum se nota el siguiente aparte:

«Es un hecho que el *único ramo productivo* de los ferrocarriles de Tarapacá es el transporte del salitre.....»

Cómo! *¿El flete de subida* equivalente al veinte por ciento del que se obtiene por transporte de salitre, segun la memoria citada, no es producción para la empresa?

Bien podría aquí acusar de falso tan audaz como absurda afirmación, usando de términos análogos al lenguaje del representante del monopolio; pero por el respeto a V. E. i a la justicia de los derechos que represento, me abstengo de ello.

Resumiendo las cifras de produccion relacionadas anteriormente, podemos establecer como producto jeneral del ferrocarril por fletes del salitre hasta el 31 de diciembre de 1883 la cantidad de..... \$ 30.422,867

Produccion de los fletes de subida calculada en un veinte por ciento de los fletes del salitre..... 6.084,573

Total..... \$ 36.507,440

En la solicitud de don Ednardo Lembcke distribuyéndose el producto del ferrocarril, se anota la partida de *200,000 libras para gastos de explotacion i conservacion*. (Anexo núm. 5).

Esto es en 1881, cuando el ferrocarril habia prolongado la línea de Iquique solo hasta «San Donato» cuyo punto extremo lo era tambien en octubre de 1883, como ya se ha demostrado.

Así es que el gasto de *explotacion i conservacion* en 1883 no podia ser distinto al de 1881.

Estimando igual el gasto de *explotacion i conservacion* en el período de 1872 a 1883 i adoptando como base la suma ántes indicada, puede fijarse, como máximun exajerado, once millones de pesos.

Tendríamos así, que del producto bruto, calculado en 36 millones 507,440 pesos, deducidos los gastos de explotacion i conservacion, quedaria como renta líquida, en el período indicado, la suma de 25.507,440 pesos para aplicarla al servicio de interes del capital i su amortizacion. *Esto no es papel; ya es sabido que el ferrocarril recibia sus fletes en soles plata antes de 1881 o su valor equivalente en billetes.*

Llamo la atencion de V. E. que, para estimar el gasto de *conservacion i explotacion* tomo la suma que *declara* el representante del monopolio en 1881. Así mismo para estimar el producto bruto, en el período indicado, tomo la produccion salitrera de la memoria del señor Jefe Político de Tarapacá, i como fletes, los mismos que se reconocen por el representante del monopolio.

Llega ya el momento de determinar cual sea el capital invertido.

Hasta 1878 exclusive, el capital, que se supone invertido se formaba así:

Capital de los accionistas.....	£	1.200.000
Tomado a préstamo en 1872 al siete por ciento...		745,000
		<hr/>
Total.....	£	1.945,000

Por consiguiente el capital que se supone invertido hasta 1878, como se indica, llegaba a nueve millones setecientos veinticinco mil pesos equivalente de 1.945,000 libras.

Esto es tomando las cifras que anota el representante del monopolio en 1881, señor Eduardo Lembecke, en su solicitud al Gobierno en diez i seis de mayo del mismo año.

*En 1878 se tomó a préstamo en Londres la suma de 850,000 libras (declarado en la misma solicitud) que tambien deben suponerse invertidas en trabajos del ferrocarril; no obstante que una buena parte de los ramales se hizo con capitales erogados por los salitreros a cuenta de fletes i sin interes.*

Sin embargo, estimaremos como capital invertido el total de las cifras relacionadas, ascendente a 2.795,000 libras, o sea 13.975,000 pesos.

Para el servicio de interes i amortizacion de este capital está reservado el producto líquido, calculado ya en 25.683,137 pesos *moneda verdadera no de papel*, porque no se recibe esta última sino al cambio con Europa hasta julio de 1881, i despues al tipo de 36 peniques.

Para evitar dificultades i prevenir reducciones, *considérese como invertido en 1872 todo el aporte de los accionistas i las 745,000 libras que se tomaron a préstamos ese año, al tipo de siete por ciento lo que hace un total de 1.945,000 libras o sean 9.725,000 pesos; sobre esta suma se calculan intereses al siete por ciento desde 1872 hasta 1878 en que se tomó un nuevo préstamo.*

Tenemos entónces por capital.....	\$	9.725,000
Intereses al siete por ciento en seis años hasta 1878.....		4.084,500
Aumento de capital: en 1878 se tomaron a préstamo 850,000 libras equivalente a.....		4.250,000

Intereses al siete por ciento hasta treinta i uno de diciembre de 1883 esto es en seis años...	1.795,000
<hr/>	
Total por capital e intereses.....	\$ 19.854,500

Tal es lo que seria menester para amortizacion e intereses de todos los capitales invertidos en los ferrocarriles salitreros del monopolio i esto es *exajerando en grado superlativo el cálculo por intereses i capital.*

Dadas estas cifras i salvo error, queda todavía una reserva de 5.452,900 pesos para responder a cualesquiera imprevistos.

Ahora comprenderá V. E. cuanto hai de audaz i atrevido en el representante del monopolio, para suponer errores i contradicciones a la casa de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>; así pues la afirmacion de mi parte de que el producto líquido del ferrocarril desde años atras es mas o ménos un ochenta por ciento del capital, se halla no solo justificada con evidencia, sino que la realidad es aun superior a lo afirmado.

Ahora, con el resultado de los números puedo afirmar que la Compañía del monopolio de los ferrocarriles salitreros de Tarapacá se ha reembolsado íntegramente de todo el capital confesado o reconocido por ella misma o su representante, i ademas los intereses calculados al siete por ciento al año.

### §

En la páj. 12 aparte segundo, del tercer memorandum de la Compañía de los ferrocarriles se dice:

«Campbell Jones i C.<sup>a</sup> que han transcrito el decreto de 31 de marzo de 1871, debieron, para ser exactos i no inducir temerariamente en error, transcribir el decreto de 10 de febrero de 1872, dictado tambien por el gobierno del Perú».

No quiero devolver un cargo tan burdo como maligno; el conocimiento de uno i otro decreto con una lijera observacion, será su desmentido mas enérgico.

En el folleto sobre caducidad se transcribió el decreto de marzo de 1871, refiriéndose a una época en que Montero Hermanos



solo habian solicitado los privilejios que se les acordó en julio de 1868 i mayo de 1869.

Se trata de manifestar que, suponiendo vijentes tales privilejios, Montero Hermanos no podian oponerse a la solicitud de Williamson, para construir por su cuenta un ferrocarril de sangre del puerto de Iquique al distrito central de la La Peña; i que la única resistencia u oposicion de Montero, solo podia asilarse en el derecho de preferencia, que le acuerda el artículo 28 del contrato de 11 de julio de 1868 autorizando el ferrocarril de Iquique a la Noria.

Esa resolcion fué la siguiente.

«Lima, marzo 31 de 1871.—Visto este espediente referente a la propuesta que hace don Juan Williamson para construir por su cuenta un ferrocarril de sangre del *puerto de Iquique al distrito central de La Peña*; i teniendo en consideracion que los señores Montero Hermanos, por la *cláusula 28 del contrato celebrado con ellos sobre el ferrocarril de Iquique a la Noria. gozan del derecho de preferencia para establecer eualquier camino de fierro en la provincia de Tarapacá*, bajo las mismas condiciones que se propongan por otro empresario; que conforme a esa estipulacion se *puso en conocimiento de Montero Hermanos la propuesta de Williamson para que ejercitase su derecho de preferencia*; que en uso de ese derecho *han pedido* Montero Hermanos *subrogarse a Williamson* en la propuesta que éste hizo, ofreciendo construir el indicado camino bajo las mismas condiciones que Williamson ofreció; se resuelve: *que se concede a Montero Hermanos el permiso solicitado por Williamson, para contruir un camino de fierro de mocion animal desde el puerto de Iquique hasta el distrito central de La Peña, bajo las mismas bases i condiciones propuestas por éste, en su recurso de f. 58 que se insertará en la escritura que se otorgue como parte esencial del contrato, añadiendo la de que si los concesionarios Montero Hermanos no comenzasen o no concluyesen la obra en los términos estipulados, quedará sin efecto esta concesion i sin valor ninguno la preferencia que se les otorgó en la citada contrata del ferrocarril de Iquique a la Noria, cuyo derecho no podrán ejercitar en lo sucesivo.*

Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, previa aceptación de los interesados.— Comuníquese i rejístrese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*»

Esto acontecía en Marzo 31 de 1871, cuando no se había ni presentado solicitud alguna de Montero Hermanos para obtener el privilegio que mas tarde se le acordó en 26 de Octubre de 1871.

I por eso fué que se le autorizó para sustituirse a Williamson solo a virtud de la preferencia establecida.

La resolución suprema de 10 de Febrero de 1872 que transcribe el representante del monopolio en su tercer memorandum, es completamente independiente de aquella, i se *libró cuando ya se había otorgado el privilegio de 26 de Octubre de 1871* i en una fecha en que aun no estaba vencido el año para concluir la obra de las ramificaciones. Por consiguiente la referencia que en ella se haga al decreto de 26 de Octubre de 1871, bajo ningun aspecto puede significar reconocimiento de un privilegio, cuyas condiciones para su adquisición aun estaban pendientes.

Mas, el decreto de 10 de Febrero de 1872, no resuelve la misma cuestión que declaró la resolución de 31 de Marzo de 1871, ni puede calificarse de que sea un complemento de ésta.

En la última solo se declaró un derecho de preferencia cuando solo existían los decretos de Julio de 1868 i Marzo de 1869; en aquella se desechó una solicitud de Williamson para construir *el mismo camino como propiedad privada*, así se establece categóricamente en los considerandos 3.º i 4.º de la misma resolución.

Resulta por lo tanto que, la resolución de 10 de Febrero de 1872 no es ni puede ser confirmación del privilegio otorgado en Octubre de 1871, porque aun estaban pendientes los plazos para el cumplimiento de las condiciones impuestas.

Esto lo sabe i comprende mui bien el representante del monopolio, i por lo tanto, a buena fé, es imposible haya recordado la resolución de 10 de Febrero de 1872 como una confirmación de un privilegio que aun estaba en *suspense* propiamente.

La trascripción de este decreto i su comparación con el de

Marzo de 1871, bastará para desautorizar sus temerarios reproches.

## DECRETO

*Lima, 10 de Febrero de 1872.*

«Visto este expediente 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.º 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 preferencia concedida a Montero Hermanos para hacer vias férreas que se propongan en esa provincia;

Que dicha cláusula es mui clara i terminante i no puede alterarse sin consentimiento mútuo 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. Rejístrese i archívese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*»

## §

Se recuerda tambien el decreto de 10 de Julio de 1872. Pero esto es contraproducente: lo que demuestra, es que Montero Hermanos, despues de sustituirse a la solicitud de Williamson, a virtud solo de la preferencia que le acordaba el artículo 28 del contrato celebrado con ellos sobre el ferrocarril de Iquique a la Noria en 11 de Julio de 1868, no cumplieron una sola de las condiciones a que se obligaba Williamson i que ellos hicieron suyas a virtud de la preferencia.

El Gobierno del Perú les exoneró del cumplimiento de las obligaciones que les impuso por decreto de 31 de Marzo de 1871, *accediendo a la solicitud que dirijieron al Gobierno haciendo valer lo inoficioso del ferrocarril de mocion animal, despues de la concesion que se les acordó por decreto de 26 de Octubre de 1871.*

De aquí se desprende solo el abuso que se hizo de la preferencia i la poca seriedad con que se solicitó la sustitucion para el trabajo del camino férreo, bajo las mismas condiciones que lo pedia Williamson.

Se hizo valer la preferencia solo para ganar tiempo a fin de obtener la concesion del privilejio de 26 de Octubre de 1871; i se invocó este privilejio cuando aun no se cumplia el plazo para concluir las obras porque se otorgaba, ni se habia hecho trabajo serio de ramificacion a las salitreras mas allá de la Noria.

Al efecto, en 26 de abril de 1872, mas o menos, *dos meses antes del decreto de 10 de julio, se solicitó i obtuvo prórroga de 30 meses para concluir la obra de las ramificaciones del ferrocarril a las diversas salitreras, salvándose así la falta de cumplimiento en que ya incurrian.*

La lectura del decreto aludido confirmará estas observaciones.

*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.<sup>o</sup> de setiembre de 1871, para hacer una vía directa de mocion animal entre Iquique i La Peña, *carecen de objeto* desde que se está realizando dicha vía 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.<sup>o</sup> de setiembre citados, i en consecuencia, cancelense las escrituras que al efecto se otorgaron. Pase al Ministerio de Hacienda para los fines consiguientes. Comuníquese i registrese.—  
Rúbrica de S. E.—*Santa Maria.*»

Con las esplicaciones ya espuestas i la trascripcion fiel de los decretos aludidos, se comprenderá hasta la evidencia el plan malicioso que se habia trazado el representante del monopolio para prevenir a V. E. en contra de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>

Es mas que necedad la insistencia con que se quiere hacer comprender aquello de que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> hayan sostenido: que, supuesto el privilejio de 26 de octubre de 1871, Montero Hermanos o sus representantes solo tengan un derecho de preferencia para oponerse a la construccion de nuevas líneas férreas en Tarapacá.

Entiéndalo bien el representante del monopolio: lo que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> sostienen, es: que *ántes del privilejio de 26 de octubre de 1871*, i bajo las concesiones de 1868 i 1869 *existia ese derecho de preferencia*; que la concesion de aquel privilejio, *prohíbe la construccion de nuevas líneas, con la cual desaparece toda causa de preferencia, desde que nadie puede pretender construir líneas férreas; por eso es que han solicitado del Supremo Gobierno su caducidad*, por no haberse cumplido ni remotamente las condiciones bajo las cuales se otorgó.

En toda la confusion que se ha intentado introducir, suponiendo contradiccion i errores imaginarios, no ha podido ocultarse el plan que se quiere desarrollar; en la páj. 8 en el tercer aparte i en la páji. 10 en el cuarto aparte del tercer memorandum de la Compañía de los ferrocarriles salitreros, se deja ya descubrir el juego: con cierto énfasis i protestas ya mui conocidas en la discusion, se ruega a V. E. *«que, ántes de proseguir la tramitación de este asunto, pida a los funcionarios a quienes corresponda que informen sobre todos i cada uno de los puntos a que llamo la atencion.»*

En mi contestacion hago referencia a documentos oficiales o reconocidos por el representante del monopolio; por consiguiente ruego a mi vez a V. E. no ordene trámites que solo harán dilatar este negocio, favoreciendo únicamente la conveniencia del monopolio. A parte de que, en todo lo ya dicho, no se llega aun a la cuestion de fondo.

He querido despejar i presentar con claridad una situacion, cuyo conocimiento considero de importancia jeneral.

## II

### SOLICITUD DE CAMPBELL JONES I C.<sup>a</sup> AL GOBIERNO PARA QUE DECLARE LA CADUCACIDAD DE LOS PRIVILEJIOS DE MONTERO HERMANOS.

Excmo. Señor:

Cárlas Swinburn, por la casa de Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, segun poder que ya tengo presentado a V. E. espongo: que, con motivo de la solicitud que hice a V. E. para que se autorizara la construccion de un tranvia entre Agua Santa i Caleta Buena en el territorio de Tarapacá, cuyo trabajo se proyectaba ejecutar por la casa que represento, V. E. libró el decreto de 8 de Enero del presente año, prévio el informe de una comision especial nombrada al efecto.

En esa resolucion Suprema se juzgó inconveniente alterar el estatu quo, desde que mui en breve esos territorios quedarian

incorporados al régimen constitucional; i por lo tanto se suspendió todo acuerdo sobre construccion de nuevas líneas férreas.

Pues bien, Excmo. Señor, ese momento ha llegado ya, i por lo tanto me permito ocurrir de nuevo a V. E., no ya solicitando autorizacion para construir un ferrocarril, por cuanto ello es atribucion del Congreso, sino el fallo sobre la caducidad o existencia de los privilejios que los señores Montero Hermanos pretenden hacer valer, a virtud de contratos autorizados por el Gobierno del Perú en años atras.

Creo no es ni será materia discutible la jurisdiccion de V. E. para librar la resolucion que reclamo; ella se deriva de los diversos contratos concertados para la construccion de los ferrocarriles autorizados en Tarapacá, en todos ellos se reserva el Gobierno la facultad de declarar la caducidad de los diversos contratos i privilejios, si es que no se cumplieren en los términos prefijados.

Entre los ferrocarriles de Iquique i el de Pisagua queda un distrito salitrero, quizas de lo mas rico en toda la provincia, que no goza de las ventajas de una línea férrea para llevar sus productos a la costa.

Pues bien, un ferrocarril puede hacerse desde Caleta Buena, en la costa, a Agna Santa u otro punto de ese canton salitrero.

La construccion de este ferrocarril, no hiere ningun privilejio, por cuanto caducó el otorgado a los señores Montero Hermanos.

De manera pues, que la cuestion que V. E. va a resolver, es si subsisten o nó tales privilejios en condiciones que impidan la construccion de una línea férrea en el lugar designado.

Desde luego, tenemos el decreto Supremo del Gobierno del Perú librado en 26 de Octubre de 1871, a virtud del cual, concede a Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia.

En el artículo 3.º de éste, se otorgó un privilejio absoluto, en condiciones de no poderse construir ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor o la naturaleza de la vía, *«entre las salitreras o donde se dirijan las ramificaciones i cualquier punto de la costa.»*

Pero este privilejio ya no existe, por haber caducado, a virtud de no haberse construido la obra en los términos que se fijaron en la misma concesion.

En el artículo 7.º de ese decreto se acordó al concesionario un término fatal, tanto para dar principio a la obra como asimismo para su conclusion. I V. E. sabe que la falta de cumplimiento en los contratos, de suyo trae la resolucion de ellos.

Pues bien, los señores Montero Hermanos, desde 1871, a la fecha, no han cumplido por su parte haciendo la prolongacion del ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia.

Por la misma razon, queda sin efecto el privilejio que se autorizó en el artículo 3.º en consideracion al trabajo de prolongacion que debió haberse ejecutado.

De aquí nace pues la caducidad de todo privilejio procedente de aquella autorizacion, i la declaracion de ello incumbe a V. E. a virtud de lo establecido en el artículo 20 del mismo decreto Supremo de que me ocupo.

Parece, pues, evidente la caducidad de tal privilejio: por cuanto es tambien un hecho evidente que no se hizo el trabajo de prolongacion a la frontera de Bolivia.

En las concesiones para el ferrocarril de Pisagua a Negreiros i de Iquique a la Noria autorizados por decretos Supremos de 11 de Julio de 1868 i 18 de Mayo de 1869, se otorga al concesionario un privilejio local, circunscrito a los puntos donde lleven el ferrocarril i nada mas.

En efecto, el artículo 1.º del decreto de 1868 dice:

« El Gobierno concede a don Ramon Montero i Hermanos el  
 « derecho de construir un ferrocarril desde el puerto de Iquique  
 « a las salitreras de la Noria en la provincia de Tarapacá, sobre  
 « el cual gozarán el privilejio esclusivo por el término de veinti-  
 « cinco años. »

Mas o ménos en los mismos términos es el artículo 1.º del decreto de Mayo de 1869.

Ademas, en el primero de estos decretos, en el artículo 28, se otorga a la empresa un derecho de preferencia para establecer cualesquier caminos de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo



las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios, durante el término del privilejio.

¿Subsisten las concesiones i privilejios acordados por los decretos de Julio de 1868 i Mayo de 1869 relativos a los ferrocarriles de Pisagua e Iquique?

El decreto de Octubre de 1871, otorgando un privilejio jeneral i absoluto en toda la provincia de Tarapacá, dejó sin efecto los anteriores, por cuanto en aquel se comprendió toda línea férrea posible en ese territorio entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i la costa.

Por consiguiente las condiciones i términos en que se otorga este privilejio jeneral, son las únicas que deben atenderse para llegar a su establecimiento; por la misma razon, no hai para que considerar si Montero Hermanos llenaron las condiciones previstas en los decretos de 1868 i 1869; ello seria completamente inútil e improcedente. El abandono completo que se hubiere hecho de los términos acordados en estos decretos, no influiria absolutamente para la adquisicion del privilejio, siempre que se hubiesen llenado todas las condiciones requeridas por el decreto de Octubre de 1871.

Si esta es la situacion real i verdaderamente práctica; si el cumplimiento de los requisitos i condiciones determinadas en el decreto de 1871 es lo que pudo establecer en favor de Montero Hermanos el privilejio en *toda* la provincia de Tarapacá, i por consiguiente la esclusion de toda otra línea férrea, es evidente que las concesiones de 1868 i 1869 dejaron de tener una importancia propia, puesto que por sí solas nada influyen para la adquisicion del privilejio.

Los ferrocarriles de Pisagna a Iquique, así como las diversas ramificaciones que se hicieron o se hubieren hecho, quedaron ya comprendidos en el privilejio de Octubre de 1871, aunque no se hubieren llenado las condiciones en que fueron acordadas por los decretos de 1868 i 1869, estas ya no pueden ser consideradas como elementos de ninguna especie en la adquisicion del privilejio, ni tampoco en sentido opuesto.

Dada esta situacion, que solo es el resultado lójico i necesario de los precedentes ya establecidos, es evidente que la caducidad

de las concesiones acordadas en el decreto de Octubre de 1871, tambien importa la caducidad de toda otra concesion o privilejio a favor de Montero Hermanos.

Con todo, i aun considerando separadamente cada una de aquellas concesiones o privilejios parciales, tambien han caducado por no haberse cumplido las condiciones que en ellas se establecieron, lo cual es un hecho notorio i hasta reconocido por los mismos sostenedores del monopolio.

Cierto es que los casos fortuitos i de fuerza mayor, si alguno hubiere ocurrido en el tiempo hábil, protegerian los derechos de Montero Hermanos; pero ninguno de tales accidentes ha ocurrido en el tiempo que se fijó para la conclusion de la obra.

Entretanto, el artículo 20 del decreto de 1871 dice: *« El Go- a bierno podrá declarar caducada esta concesion de propia au- a toridad i sin mas trámite, siempre que no se comiencen las a obras en los plazos estipulados o se suspendan los trabajos du- a rante un año.»*

Basta recordar que desde 1871 a 1879, fecha en que se declaró la guerra con el Perú i Bolivia, transcurrió con exceso *todo* plazo, i hubo una suspension de trabajos por mucho mas tiempo del año que se fijó.

Cualquiera de estos dos términos que se quiera considerar, es perfectamente exacto e incontestable; por consiguiente, ha llegado el momento de que V. E. declare la caducidad de todo privilejio a favor de Montero Hermanos. Así quedará abolido un monopolio odioso i perjudicialísimo a los intereses industriales de aquella provincia.

Igualmente recibirá incremento la renta fiscal, porque hallándose en razon directa con la mayor produccion del salitre, toda disminucion o reduccion en los costos, habilitará el movimiento de muchas oficinas que ahora se han paralizado, con motivos de los fletes abrumadores que recargan el transporte del salitre hasta dejarlo en la costa.

Nada mas que la abolicion del monopolio i sin que llegue aun a construirse nueva línea férrea, hará notable reduccion en los transportes, como fácilmente se comprende; i por consiguiente, notable mejoría en la industria salitrera.

## En esta virtud

A V. E. saplico que, en uso de la facultad reservada en el contrato de que hago referencia i con el mérito mismo de ese contrato i su falta de cumplimiento de los señores Montero Hermanos, se sirva declarar la caducidad de toda concesion privilegiada en favor de ellos o de quien represente sus derechos. Es justicia.

## III

## ESCEPCION DE COSA JUZGADA

Contra la caducidad pedida al Gobierno se arguye la escepcion de cosa juzgada por el representante del monopolio; afirmandose que ya V. E. ha declarado que esta cuestion debe resolverse por los tribunales de justicia.

Era difícil concebir se hubiera deducido tan orijinal recurso, en una cuestion que de todo podrá tener, ménos de contencion judicial.

*Cosa juzgada*, como su nombre lo indica, es la decision *en juicio contradictorio* por una sentencia válida de que no hai o no puede haber apelacion.

Cuando se discute ante V. E. que por largos años ha sido uno de los majistrados mas superiores i notable en el poder judicial, no debo molestar, contestando tan orijinal escepcion.

Solo recordaré a V. E. que no se trata de una contencion judicial, sino del ejercicio de una facultad reservada espresamente al Gobierno en el artículo 30 del contrato de 11 de julio de 1868, artículo 20 del de 18 de mayo de 1879 i artículo 20 del de 26 de octubre de 1871.

Tambien recordaré que todas las solicitudes en que se pide *permiso para la construccion de líneas férreas durante la ocupacion bélica*, se han retirado i desistido ante el Gobierno; i ahora solo queda la solicitud sobre caducidad, cuya declaracion se pide al Gobierno.

Todo esto lo sabe el representante del Monopolio, pero se comprende haga candal de jestioness fenecidas i abandonadas, a

fin de complicar mas la solucien de este negocio i presentar es-  
cepciones desesperadas.

La lectura solo del decreto de 13 de Agosto de 1881 en su par-  
te espositiva, basta para que se condene la escepcion propuesta.

Ese decreto se dictó sin oír a Campbell Jones i C.<sup>a</sup>, ni habér-  
sele dado conocimiento de la solicitud de don H. J. Griffin, re-  
presentante del monopolio.

Si hubiera de estimarse como una resolucien judicial, faltarian  
los elementos que constituyen la cosa juzgada; i como auto in-  
cidental, interlocutorio, sabe mui bien V. E. que no causa eje-  
cutoria.

I esto sucedia, *no discutiéndose la declaracion de caducidad,*  
sino la *autorizacion* que se habia espedido para construir un  
*ferrocarril de sangre entre Agua Santa i Caleta Buena*, así lo  
establece el mismo decreto. Por consiguiente, la cosa juzgada  
es una quimera inatendible.

Cuando llegue el momento de disentir si corresponde o no a  
V. E. hacer la declaracion de caducidad, tendré ocasion de ocu-  
parme del carácter judicial a que, con tanto esfuerzo como in-  
teres, se inclina el representante del monopolio.

#### IV.

##### PRIVILEJIOS CONCEDIDOS A MONTERO HERMANOS.—RESPONSABI- LIDAD QUE ÉSTOS IMPONGAN A LA «COMPAÑIA DE LOS FERROCA- RRILES SALITREROS DE TARAPACÁ».

Tres son las concesiones que constituyen los derechos al pri-  
vilejio, cuya caducidad se discute.

La concesion de 11 de Julio de 1868, relativa al ferrocarril de  
Iquique a la Noria, con un derecho de preferencia para susti-  
tuirse a cualquiera que pretendiere construir algun camino de  
fierro en la provincia de Tarapacá bajo las mismas condiciones  
en que se propusiere (anexo núm. 1).

Esta preferencia la ejercitó ya Montero Hermanos en el caso  
de don Juan Williamson, segun se acredita con la resolucien de  
31 de Marzo de 1871 (anexo núm. 4).

En 18 de Mayo de 1869 se otorgó un segundo privilejio para construir i esplotar un ferrocarril desde 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 (anexo núm. 2).

Esta concesion se otorgó a virtud del derecho de preferencia, como lo espresa el 5.º considerando de la concesion (mismo anexo).

Así tenemos que, segun estas concesiones, los puntos estremos privilegiados, con esclnsion de otras líneas entre ellos, son los siguientes: de Iquique a la Noria i de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo hasta Pampa Negra i Negreiros.

Fuera de estos puntos estremos, era permitida la construccion de estas líneas férreas; pero en tal caso se reservaba a Montero Hermanos un derecho de preferencia sobre cualquiera otro en igualdad de condiciones.

En ambas concesiones se consigna el siguiente artículo: «No se exigirá a la Empresa ninguna contribucion ordinaria o extraordinaria durante el tiempo del privilejio.» (Artículo 10 del anexo núm. 1 i 10 del anexo núm. 2.)

La línea de Pisagua debia llegar a Pampa Negra i Negreiros, término estremo de ella, a mas tardar en 18 de Marzo de 1872, fecha en que espiraba el mayor plazo acordado en el art. 31 de la concesion (anexo núm. 2). Así mismo la línea de Iquique debia llegar a la Noria, termino estremo de ella, a mas tardar en 11 de Julio de 1872, por cuanto ese dia espiraba tambien el máximun del plazo fijado en el art. 25 de dicha concesion (anexo núm. 1.)

Entre tanto, ni una ni otra línea se concluyó dentro del plazo respectivo que se habia fijado para su conclusion. De aquí la necesidad en que se vió Montero Hermanos, de solicitar la concesion de 26 de Octubre de 1871, a fin de resguardar sus derechos que se hallaban en peligro i consolidar un privilejio para toda la provincia.

Esta última concesion absorbió totalmente aquellas, i no habia ya para qué preocuparse de inquirir si se habia cumplido las condiciones bajo las cuales se habian acordado. Aquí debo

hacer notar que el privilegio de 26 de Octubre de 1871 se solicitó cuando aun estaba pendiente el plazo para la construcción del ferrocarril de Iquique a la Noria, de Julio de 1868, i con mas razon el plazo que se habia acordado para la de Pisagua de 18 de Mayo de 1869. Por eso es que jamás se reclamó al Gobierno del Perú por la caducidad de estas concesiones, pues ello era inoficioso desde que se concedia un nuevo privilegio que absorvia todos los anteriores.

Facilmente se comprende que, cumplidas o nó las condiciones bajo las cuales se hubieren otorgado aquellas concesiones, ya ello era completamente indiferente e inoficioso, desde que todo eso quedaba comprendido dentro de los términos del mismo privilegio.

En realidad el privilegio no es mas que el de 26 de Octubre de 1871. Así parece comprenderlo también el representante del monopolio, en su tercer memorandum en la página 25, tercer aparte.

Se espresa así: «Prueba evidente, i la mejor prueba de que el *aderecho de preferencia carece de importancia i de eficacia*, es *que la Compañía a quien ese derecho pertenece como cesionaria de Montero Hermanos, no tendria inconveniente alguno, para renunciarlo el mismo dia en que se reconozcan sus otros derechos.* Hago sobre este punto declaracion formal.»

¿Qué es lo que se renuncia? Si el privilegio de 1871 escluye la concurrencia de toda otra línea, cualquiera que sea su motor o naturaleza de la vía ¿qué preferencia puede ocurrir?

Estas son las únicas declaraciones serias i abnegadas que conciben los sostenedores del monopolio.

Mucho se insiste en repetir que los ferrocarriles de Tarapacá se han construido para dar salida a los salitres hácia la costa i se finje creer que esto se olvida por las personas que atacan los privilegios.

Todo lo contrario, lo tienen mui presente lo mismo que la estension del privilegio: como comprenden que con el monopolio se arrancan a la industria injentísimos capitales, persiguen su caducidad por no haberse cumplido las condiciones con que se otorgó, ya que no hai otro medio como evitar sus ruinosos efectos para la industria.

## §

Los privilegios de Montero Hermanos se esplotan ahora por una Compañía que se dice cesionaria de todos ellos, con escepcion de la línea de Bolivia.

Al efecto, desde un principio se ha hecho referencia a un contrato de cesion o trasferencia, pero siempre trascribiéndose artículos aislados, nunca se ha dado cuenta esacta de los términos del contrato, lo que es digno de notarse i de llamar la atencion: si ese documento forma su título, es mas que necesaria su exhibicion, en lugar preferente a tanto documento inconducente que se ha publicado por los sostenedores del monopolio.

Se pretende justificar la trasferencia parcial, trascribiendo artículos que revelan el objeto que la compañía tiene, (páj. 68, al fin, tercer memorandum de la compañía); tambien trascriben en la páj. 30 del mismo memorandum, una cláusula aislada de un contrato entre Montero i la Compañía, en que se dice que aquel vende a éste ciertos derechos.

Esta manera de hacer referencia a esos documentos no es regular ni séria; i francamente que no se concibe tal procedimiento, cuando se poseen los documentos, como es natural suponerlo, desde que se publican artículos aislados.

Pero sea todo esto, como lo pretende la Compañía, ello no tiene importancia alguna sino en los términos en que el Gobierno del Perú hubiere aprobado la trasferencia.

Desde luego, en la concesion de 26 de octubre de 1871 no se autoriza a Montero Hermanos para ceder a terceros el privilegio que se le acordó; en el artículo 15, solo se permite la trasmision del todo o parte de *sus derechos al camino de la Noria a la frontera de Bolivia*, sin comprender ni referirse bajo ninguna forma al privilegio para la construccion de líneas férreas en Tarapacá.

I para legalizar esta cesion, se establece la necesidad de «obtener el permiso del Gobierno, espresado en escritura pública» (anexo núm. 3.º, art. citado): declaracion que tiene su importancia grave por aquello de limitar la facultad de trasferencia.

De aquí resulta que en esta concesion, no se facultó a Montero Hermanos para trasferir su privilejio i menos para hacerlo libremente.

La cesion que se haga en tal caso deberá subordinarse necesariamente a la voluntad del Gobierno que autorizó el privilejio, permitiendo la construccion de los ferrocarriles bajo condiciones perfectamente determinadas. La situacion legal del cesionario tendrá que subordinarse a la forma i condiciones que se hubieren aceptado por el Gobierno del Perú.

Montero Hermanos, como cualquiera otro contratante, no tiene derecho para hacerse sustituir por tercero i dividir la responsabilidad del contrato; necesita para ello el consentimiento de la otra parte en el contrato, sin ese asentimiento la sustitucion no altera ni modifica una sola de las condiciones del contrato.

Ello no es mas que la consecuencia lójica de un precepto de lejislacion positiva, universal, que nuestro Código Civil sanciona en su artículo 1545:

«Todo contrato legalmente celebrado es una lei para los contratantes, i no puede ser invalidado sino por su consentimiento mútuo o por causas legales.»

Vista la precision i claridad de este precepto nadie podrá pretender que una de las partes contratantes, por sí sola, pueda alterar o modificar los efectos de un contrato. Por la misma razon Montero Hermanos, en contratos particulares con la Compañía de los ferrocarriles salitreros, no ha podido introducir una sola modificacion al contrato de 26 de Octubre de 1871; i si lo ha hecho, valdrá en tanto que el Gobierno del Perú lo hubiere autorizado o ratificado

De manera que para calificar la situacion legal de la espresada Compañía en sus relaciones que se deriven del contrato ántes citado, no debe atenderse tanto a las estipulaciones entre ella i Montero Hermanos, sino a la autorizacion que hubiere espedido el Gobierno del Perú.

Entre tanto, se nos trae como base de discusion algunos artículos de los estatutos de la Compañía organizada en 1873.



Así en la página 28 del tercer memorandum se transcribe el artículo 3.º en que se determinan los objetos de la Compañía.

También se transcribe, en la página 29 del mismo memorandum, un artículo de un contrato ajustado entre Montero Hermanos i la Compañía en Lóndres en 24 de Diciembre de 1873.

Cuando se discute con lealtad, no se presentan documentos trancos, la Compañía ha debido agregar esos antecedentes completos i además la aprobacion del Gobierno del Perú, que es su único título. ¿Por qué no presenta la Compañía su título completo o sea ese contrato de cesion o transferencia de los señores Montero Hermanos de 1873?

Si ella pretende representar los privilejios de Montero; i afirma que la cesion fué solo parcial, presente íntegro el contrato, i no transcriba artículos elejidos para su conveniencia.

Ahora, que la obligacion de presentar completos estos documentos incumbe a la Compañía, es mas que elemental, para demostrarlo.

Entre tanto, en el *«convenio de ratificacion i modificacion al contrato celebrado en Lima en 30 de junio de 1877.»* (Cuaderno publicado por la Compañía en 1880 i que se halla entre los antecedentes pasados al fiscal), hai algunos artículos que permiten afirmar que la aprobacion del Gobierno del Perú otorgado por decreto de 24 de octubre de 1874, fué imponiendo la obligacion de hacer *todo lo necesario para conservar las concesiones i cuanto ellas comprendan.*

Este propósito en aquel Gobierno se revela aun en los últimos arreglos referentes a esos negocios; así en el convenio de ratificacion que ya he recordado, en el artículo 74 (páj. 23 del cuaderno citado) se estableció lo siguiente:

«La Compañía se compromete de la manera mas formal, a  
« *cumplir con todo lo estipulado en las concesiones otorgadas a los*  
« *señores Montero Hermanos* por el Supremo Gobierno de Perú  
« en 11 de julio de 1868, 18 de mayo de 1869 i 26 de octubre de  
« 1871, i que fueron trasferidos por estos señores por el contrato  
« celebrado en Lóndres en 24 de diciembre de 1874. Se com-  
« promete también la Compañía a cumplir todas las leyes i de-

«cretos vijentes; i a hacer todo lo que sea necesario para conservar las referidas concesiones i cuanto ellas comprendan.»

Aquí tenemos ya perfectamente acentuado el pensamiento que siempre dominó en estos arreglos; i esto mismo fué lo que se hizo en el contrato de trasferencia entre Montero i la Compañía, en diciembre de 1873, el cual se rehusa darlo a conocer íntegro i solo se trasciben artículos aislados, en tanto cuanto conviene para sostener el monopolio.

A este respecto la Compañía presentó un *memorandum a la Honorable Comision que se nombró para informar sobre las solicitudes referentes a construcciones de líneas férreas en Tarapacá*, en la páj. 21 desde el 2.º aparte establece importantísimos datos, que me permito transcribir:

«Al levantarse este segundo empréstito, los prestamistas exigieron para mayor garantía la administracion de los ferrocarriles, i de allí nació la constitucion de la sociedad anónima denominada «Compañía Nacional de los ferrocarriles salitreros del Perú.» Así consta del *contrato de traspaso de las concesiones i ferrocarriles* de propiedad de Montero Hermanos en Tarapacá, hecho en favor de la «Compañía Nacional de los ferrocarriles salitreros del Perú» en *veinticuatro de diciembre de 1873*. Este contrato junto con los Estatutos de la citada compañía fueron *elevados a escritura pública en 24 de enero de 1874* ante el Cónsul Jeneral del Perú en Lóndres i *esta escritura fué tambien protocolizada en Lima en veintitres de diciembre de 1878.*»

«Desde principios de 1874 hasta mediados de 1877 hubo diversos juicios entre Montero Hermanos, la Compañía Nacional i los acreedores hipotecarios.»

«*Esos juicios terminaron por transaccion celebrada en Lima en 30 de Julio de 1877.*»

«*Esa transaccion fué ratificada con algunas modificaciones en Paris en 22 de julio de 1878 i aceptada en Lóndres en 28 de agosto de 1878.*»

Tales son los documentos i antecedentes que el mismo repre-

sentante del monopolio, indica en su memorandum a la Honorable Comision.

El testo de la transaccion ajustada en Lima, de 30 de julio de 1877, i ratificada en Lóndres con algunas modificaciones en 28 de agosto de 1878, se consigna en el cuaderno impreso que lleva por título: «Convenio de Ratificacion i Modificaciones al contrato celebrado en Lima en 30 de julio de 1877.»

Pues bien, el artículo 74 de ese convenio, que ántes se trascribió, impone a la compañía la obligacion de *cumplir con todo lo estipulado en las concesiones otorgadas a Montero Hermanos.*

I esto no es mas que repeticion de la misma obligacion que se le impuso en la transferencia de 1873, cuyo documento íntegro *no exhibirá la compañía*, porque no le conviene, no obstante que es el título de que deriva sus derechos.

Se pretende hacer confusion de la transferencia en sí, con la obligacion que se le impuso a la compañía; i para ello se violenta el sentido i objeto de las estipulaciones que al efecto se pactaron. La cesion puede haber sido limitada o parcial; pero eso no obsta para que se hubiese impuesto a la compañía cesionaria la obligacion espresa i solemne de *cumplir con todo lo estipulado en las concesiones otorgadas a Montero Hermanos.*

No se arguya con lo sancionado en el artículo 1561 del Código Civil, porque no tiene absolutamente congruencia la cita. El cumplimiento de todo lo estipulado en las concesiones, es una estipulacion aparte, independiente de la cesion misma; i por eso es que el mismo pacto se consignó en la escritura de Diciembre de 1873, despues en el artículo 74 del convenio de ratificacion firmado en Lóndres en Julio de 1878 i por último en el artículo 31 del convenio de transaccion i arreglo entre Montero Hermanos, la Compañía Nacional de los ferrocarriles del Perú i los señores C. Weguelin i C. Eggert.

Todos estos arreglos se sancionaron por el Decreto Supremo de 10 de Febrero de 1879, cuyos considerandos o fundamentos hacen relacion detallada de todos ellos en los términos siguientes:

«Que con fecha 20 de Diciembre último (1878) se ha elevado

« a instrumento público el contrato de *transaccion* que Montero  
 « Hermanos i la Compañía de los ferrocarriles salitreros habian  
 « celebrado en 28 de Agosto de 1878; que asimismo por escritura  
 « pública de fecha 23 de Diciembre (1878), los referidos Montero  
 « i la 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 instru-  
 « mento se consignan los Estatutos de la misma; i 2.º a esten-  
 « der en escritura pública la *transaccion celebrada* en Paris i  
 « Lóndres, con la mayoría del sindicato que formó el Banco An-  
 « glo-Peruano.»

Previas estas consideraciones i otras que no se transcriben por  
 inconducente a lo que se discute, el Gobierno del Perú declaró:

«Que Montero Hermanos concesionarios de los ferrocarriles  
 « de Tarapacá, han procedido en uso de derechos lejitimos a  
 « celebrar los contratos i otorgar las escrituras de que ha hecho  
 « referencia...»

Tal es la aprobacion Saprema de 10 de Febrero de 1879, do-  
 cumento inserto en la página 33 del tercer memorandum de la  
 Compañía; así tenemos que los contratos de «*ratificacion*» i el  
 otro *convenio* de Transaccion contenidos en los dos cuadernos  
 impresos de órden de la Compañía i que se hallan en poder del  
 señor Fiscal, han obtenido plena aprobacion, si es que hubiese  
 conservado tal facultad el Ejecutivo.

En esta hipótesis, el artículo 74 del primero, que se transcribió  
 ántes i 31 del segundo, espresan las obligaciones que se impuso  
 a la Compañía, para la conservacion de las diversas concesiones  
 otorgadas a favor de Montero Hermanos.

I no se concibe que esa estipulacion sea una novedad; ella es  
 repeticion de lo mismo que se ha pactado en el contrato de cesion  
 o trasferencia ajustado en Diciembre de 1873.

En consecuencia, llegamos a la conclusion lójica i evidente,

que, como una de las muchas condiciones pactadas en el contrato de cesion i repetida despues en todos los arreglos i transacciones, fué aquello de obligarse la Compañía: «a cumplir con todo lo estipulado en las concesiones otorgadas a los señores Montero Hermanos, en 11 de Julio de 1868, 18 de Mayo de 1869 i 26 de Octubre de 1871 i que les fueron trasferidas por contrato celebrado en 1873, en Diciembre; tambien se obligó la Compañía: «a hacer todo lo que sea necesario para conservar las referidas «concesiones i cuanto ellas comprendan.»

## VI

CADUCIDAD DE LOS PRIVILEJIOS DE MONTERO HERMANOS TRANSFERIDOS A LA «COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES DE TARAPACÁ.»

Comenzaré por ocuparme del privilejio otorgado en 26 de Octubre de 1871, propiamente el único, por cuanto es tambien el que escluye la construccion de líneas férreas en la provincia de Tarapacá.

A Montero Hermanos se le otorgó el privilejio en consideracion a que se obligó a poner en comunicacion la Noria (término sur del ferrocarril de Iquique privilejiado en 1868) con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá.

El alcance del privilejio se define por el objeto mismo para que se concedió, esto es: *unir con ferrocarril todas las salitreras de la provincia.* Por eso fué tambien que se prohibió en absoluto la construccion de nuevas líneas, desde las salitreras a la costa.

Por consiguiente, la adquisicion del privilejio debe corresponder necesariamente al objeto que se tuvo en vista para concederlo; pues no se concibe su adquisicion sin haberse cumplido la condicion obligada con que se le autorizó.

La obligacion que Montero Hermanos contrajo de concluir todas las ramificaciones para unir las salitreras con el ferrocarril de la Noria, fué a un plazo fijo.

Montero solicitó prórroga del plazo acordado e hizo en su soli-

cidad al Gobierno la siguiente declaracion: «Que con motivo de  
 « los descubrimientos de nuevas salitreras al sur de dicha pro-  
 « vincia i de estarse trabajando otras al norte de Zapiga i Sal  
 « de Obispo, las ramificaciones que estamos construyendo desde  
 « la Noria al Sur i la que construiremos de Zapiga i Sal de  
 « Obispo al norte, tienen que estenderse hasta los espresados  
 « lugares, recorriendo así una distancia de trescientas millas.»  
 (Anexo núm. 5.)

Así tenemos que el mismo Montero espresó ya cuál era el alcance de la obligacion que se le impuso para otorgarle el privilejio; él mismo reconoce que las ramificaciones de líneas férreas debia llevarlas a los nuevos descubrimientos; i esta fué toda la consideracion que hizo valer para obtener prórroga del plazo.

Pues bien, el Gobierno del Perú en su decreto de 26 de Abril de 1872, entre otras consideraciones, espuso lo siguiente: «.....i  
 « ofreciendo por el presente recurso *prolongar las ramificaciones*  
 « de las líneas principales de Zapiga i Sal de Obispo i de la  
 « Noria, hasta los lugares de nueva explotacion de salitre, prórró-  
 « gase a treinta meses mas el plazo que se les concedió a fin de  
 « que se pueda concluir definitivamente las indicadas obras.»

De los términos de esta resolucion se nota con la mayor evidencia posible: 1.º la causa que se tuvo en vista para autorizar la prórroga; 2.º la aceptacion inequívoca de que Montero Hermanos debian llevar las ramificaciones hasta las nuevas salitreras descubiertas; i 3.º el máximo del plazo para la *conclusion definitiva* de todas las ramificaciones.

¿Cumplió Montero Hermanos o la Compañía cesionaria con las obligaciones que se le impuso?

Hé aquí la única cuestion que debe analizarse, i ella se simplifica mucho mas aun, si se recuerda la existencia de documentos oficiales que acusan la falta de cumplimiento, i la confesion misma del representante del monopolio.

La Compañía de los ferrocarriles en su tercer memorandum en la página 49 primer aparte, hace una declaracion de que tomo nota, por cuanto contribuye a simplificar la discusion, dice así:

« ..... 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. »

Por consiguiente la cuestion queda reducida así a determinar los casos de fuerza mayor.

Como tales se presentan: el estanco de salitre por lei 18 de Enero de 1873, la lei de 28 de Mayo de 1875 que autorizó al Gobierno del Perú para adquirir los terrenos i establecimientos salitreros de la provincia de Tarapacá, la guerra i el "decreto del Gobierno de Chile de 14 de Diciembre de 1882.

Para la discusion tomaré principalmente los dos primeros; porque demostrada la caducidad ántes de la guerra, es inoficioso ocuparse de las demas.

### §

El estanco del salitre bajo cualquier aspecto que se considere, en ningun caso puede significar fuerza mayor, que *haya impedido el trabajo de las ramificaciones* a que se obligó Montero Hermanos, i tambien la Compañía de los Ferrocarriles Salitreros, a virtud de la trasferencia que aquel le hizo en Diciembre de 1873.

El testo mismo de la lei será la mejor base de argumentacion.

Desde luego, se nota que por esa lei *no se ordenó la suspension en la elaboracion del salitre ni se mandó paralizar ninguna oficina*; solo se sancionó que la venta del salitre quedaria ya a cargo del Gobierno, comprando él a los productores i *pagando al contado i en dinero efectivo dos soles cuarenta centavos por cada quintal de salitre*, cuya lei no baje de noventa i cinco por ciento.

Siendo exacto el testo de la lei que se trascribe en la página 50 del tercer memorandum de la Compañía, i tambien a aquello de que haya comenzado a rejir desde el 1.º de Setiembre de 1873, como lo afirma el representante de la Compañía en la página 51 del mismo memorandum, tendríamos que el estanco del salitre debió implantarse desde el 1.º de setiembre de 1873.

Si el razonamiento de la Compañía tiene algo de exacto, es lógico i necesario suponer una perturbacion radical i profunda en la produccion del salitre, pues de otra manera no se concibe como haya podido reputarse caso fortuito o fuerza mayor aquella lei. I no es lícito suponer que, a buena fé, se afirme tal situacion, cuando la realidad del hecho es contrario a su afirmacion. La Compañía de los Ferrocarriles tiene obligacion de conocer la produccion del salitre.

Pues bien, señor, tomando los datos estadísticos de la *Memoria del Jefe Político*, presentada al Gobierno en principios de este año, resulta que la produccion del salitre en 1873 *subió a 6.273,767 quintales españoles*.

Superior en dos millones de quintales, poco ménos, a la del año 1872 que fué mui superior a la de los años anteriores.

De manera que la gran perturbacion que arguye la Compañía, no solo es ficticia i calculada, sino del todo falsa, porque no ha podido ignorar la exactitud del hecho.

El año siguiente de 1874 la produccion llegó a la cifra de 5.583,260 quintales, superior en cantidad mui séria a la del año 1872 i anteriores.

Así pues, la severidad de los números i de los hechos valen mas que toda la fantasía que puede inspirar el interes por el monopolio.

Aquí debo observar lo que se afirma por la Compañía en la pág. 51 de su tercer memorandum, cuando sin embozo declara: *aque en julio de 1873 se mandó limitar la produccion del salitre a 4.500,000 quintales*.

Entre tanto, en todo el año de 1873 se produjo 6.273,767 quintales (anexo núm. 11) tomado de la Memoria del Jefe Político.

Luego pues la limitacion fué solo ficticia; como lo es tambien, que la Compañía de los Ferrocarriles no se apoya en la verdad de los hechos, i es menester dudar de todo el artificio con que acentúa sus declaraciones.

Tenemos pues que el estanco del salitre, que nunca fué una realidad, no modificó absolutamente ni alteró la produccion de



esta sustancia, ella se mantuvo con notable incremento durante los dos años, en que se dice, debió implantarse el estanco.

Dados estos antecedentes ¿cuál es el caso de fuerza mayor que se arguye? Si no se ha suspendido ni paralizado la elaboracion de salitre; i si la produccion, léjos de disminuir, se incrementó, es evidente que viene por tierra todo el fundamento para la fuerza mayor.

*Fuerza mayor o caso fortuito.* como lo define el derecho universal i el buen sentido, *es el imprevisto a que no es posible resistir como un terremoto, un naufragio etc., etc.*

Se trata pues de algo que hace materialmente imposible el cumplimiento de la obligacion.

¿Cuál es el grave acontecimiento que directa o aun indirectamente haya impedido hacer el trabajo del ferrocarril?

Por lo que hace al estanco del salitre, puedo afirmar que el caso de fuerza mayor solo es una quimera ridicula, que ni siquiera alteró en lo mas mínimo su produccion.

Así tenemos que hasta 1876 en que se ocurrió a un nuevo sistema, autorizándose al Gobierno para comprar todas las oficinas salitreras, no ha existido ni remotamente un caso de fuerza mayor o fortuito como se pretende sostener.

Por la misma razon nada ha podido existir hasta entónces que haya interrumpido los plazos para el trabajo i conclusion de las ramificaciones a las diversas oficinas salitreras.

Ahora bien, el artículo 4.º de la concesion de 26 de octubre de 1871, fijó un año para la conclusion de la obra de las ramificaciones (anexo núm. 3); por decreto de 26 de abril de 1872 se concedió 30 meses mas para *concluir definitivamente* las obras de ramificacion, *estendidas a los lugares de nueva explotacion de salitre* (anexo núm. 5.º)

Tenemos así *tres años i medio para la conclusion definitiva de todas las ramificaciones* que, contados desde el 26 de octubre de 1871 vencian en 26 de abril de 1875.

Luego, habiéndose demostrado que hasta esa fecha no ha ocurrido ningun caso de fuerza mayor o fortuito, i demostrado que todas las ramificaciones del ferrocarril no se terminaron, quedando muchas pendientes para después, es evidente la caducidad del

privilegio a virtud de lo dispuesto en el artículo 20 del mismo decreto que lo autorizó (anexo núm. 3).

## §

Como fuerza mayor se arguye lo siguiente: (páj. 52 del tercer memorandum).

«Otro hecho capital mas grave aun que el del estanco, se produjo antes de que espirase el término fija lo para la construcción de los ramales de la Noria»

«Aludo a la lei de espropiación de 28 de mayo de 1875»

Anto todo, a la fecha que se indica había ya espirado el término para la construcción de los ramales; para verificarlo, cuéntese tres años seis meses desde el 26 de octubre de 1871, i se verá que venció en 26 de abril de 1875, como ya se ha demostrado.

La espropiación fué inaplicable hasta despues de junio de 1876, luego pues no ha podido influir en la adquisición del privilegio.

En la páj. 53 del tercer memorandum, la Compañía demuestra con la mayor claridad, en el aparte 2.<sup>a</sup>, cuando comenzó a rejir esa lei, dice así:

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

De manera que todos los imaginarios efectos de la espropiación vendrian a producirse solo en fines de 1876, cuando había ya espirado con exceso el plazo para construir las ramificaciones.

Ahora, si se lleva esto al exámen de la producción del salitre, ello es mas claro: en esos mismos años no hubo una alteración que revele la existencia de una causa perturbadora.

En 1876 se produjo.....	qqls. 4.133,224
» 1877.....	4.580,356
» 1878.....	5.925,191

Tomado de la Memoria del Jefe Politico, que se presentó en principios de este año (anexo núm. 11.)

En vista de estas cifras la espropiacion no ha tenido influencia alguna para reducir la produccion de salitre, i por consiguiente es ilusorio todo aquel desastre que pretende describir el representante del monopolio.

La prueba mas cierta i eficaz para estimar los efectos de las dos leyes citadas, no puede ser otro que su influencia en la misma produccion del salitre: si esta no ha recibido alteracion notable, es evidente que tales leyes no han impuesto ni llevado perturbacion alguna a la industria; pues no se concibe una produccion mas o menos normal i regular i con mayor incremento, si es que se hubiere perturbado la industria salitrera.

El testo mismo de la lei demuestra con evidencia lo absurdo de tal afirmacion (se toma la transcripcion que se hace en la páj. 52 del 3.º memorandum); el artículo 3.º autoriza al Poder Ejecutivo para adquirir los terrenos i establecimientos salitrales de la provincia de Tarapacá. Igualmente lo autoriza para celebrar los contratos convenientes para la elaboracion i venta del salitre.

Aquí no se sanciona un despojo ni tampoco la espropiacion forzada, como lo quiere entender la Compañía; es una simple *autorizacion para adquirir i contratar*.

Ahora, si a los dueños de oficina les convenia o nó enajenar, es cuestion que libremente la resolverian con arreglo a sus intereses, la lei no los violenta a enajenar.

Esto lo viene a confirmar todavía el artículo 5.º de la misma lei, en que se *sanciona un impuesto sobre el salitre que se esporte mientras se pueda dar cumplimiento a la disposicion anterior*.

Luego pues, si no hai espropiacion violenta ni despojo, es mui natural se haya sostenido la produccion normal i regular del salitre sin perturbacion de ninguna especie, como ha sucedido.

Dentro de la orijinal doctrina de la Compañía ¿cuál seria entonces la causa de la fuerza mayor o caso fortuito que se arguye?

Ningun criterio sano i recto podrá encontrarla.

Se le quiere buscar en la lei de 8 de julio de 1876 que dice: «gravó la esportacion de salitre con un derecho de un sol i veinticinco centavos por quintal español» (páj. 53, segundo aparte del tercer memorandum de la Compañía.)

¡Cómo! ¿Se quiere llevar los efectos del monopolio hasta limitar las facultades del Poder Lejislativo, para dictar impuestos, atribuyéndoseles efectos perturbadores para disculpar el cumplimiento de las condiciones con que se acordó el privilejio?

Esta es la última exajeracion del monopolio.

De manera que el ejercicio de una facultad lejítima del poder público para establecer un impuesto de esportacion, es caso de fuerza mayor segun el representante del monopolio.

Esto no se discute por su orijinalidad i porque ya llega a ser pueril.

Se arguye tambien que la casa de Ugarte Cevallos i C.<sup>a</sup> concentró su elaboracion de 550,000 quintales, en la oficina Salar, en dos años; que la casa Gibbs hizo igual cosa, concentrando su elaboracion en su oficina Limeña.

Si lo hicieron, así les convendria, pues la lei no los obligaba ni tampoco el impuesto.

Si en lugar de vender al Gobierno se vende a terceros i estos limitan la produccion por que así les conviene, *como lo han acordado últimamente en Iquique*, no se divisa en todo esto la relacion de caso fortuito o fuerza mayor que haya impedido materialmente el trabajo de las ramificaciones del ferrocarril, por la misma razon que no lo es el *acuerdo último de los salitreros para limitar la produccion*.

Tales son los únicos casos de fuerza mayor que se presentan hasta 1876 en que sobrevino la guerra.

Ambos se condenan tomando como base de discusion el mismo fundamento que presenta la compañía, esto es, la perturbacion de la produccion del salitre.

Con los números tomados, de la memoria del señor Jefe Político, se demuestra lo contrario; i desvaneciéndose el fundamento único que se arguye en defensa de la fuerza mayor, queda perfectamente demostrada su no existencia.

### §

Se arguye aun; «que la Compañía no puede hacer otra cosa « en beneficio de los industriales i en provecho propio, que cons-

« truir ramales para las oficinas en elaboracion; que asi lo hizo.»

Ahora es el momento de manifestarle que: no solo no lo hizo, si no que muchos de los ramales que trabajó, fué con capitales que las mismas oficinas le adelantaron o garantizaron a cuenta de fletes.

En las ramificaciones de la Noria:

En 1878 se hizo el ramal de la oficina Limeña, habiéndose adelantado a cuenta de fletes i sin intereses.....	\$ 30,000
En 1881 se concluyó el ramal a la oficina de San Juan, habiéndose adelantado a cuenta de fletes...	106,000
En 1882 el ramal de la oficina San Pablo previo adelanto por fletes.....	60,000
En 1882 el ramal de la oficina Virginia, previo adelanto por fletes.....	228,750
En 1883 el ramal de la oficina Esmeralda, previo adelanto por fletes.....	19,371
Total.....	\$ 444,121

Asi tenemos que solo para la construccion de los ramales en la Noria, la Compañía recibió en adelanto a cuenta de fletes, la respetable suma de 444,121 \$; i esta exigencia era para la ejecucion de trabajos a que la Empresa estaba obligada.

De manera que el cumplimiento de su obligacion era tambien una especulacion de lucro; todo consecuencia del injustificable monopolio que aun se impone.

Pero no son los 444,000 pesos lo único que se haya recibido como adelanto de fletes para la construccion de ramales: de la oficina Agua Santa, recibió tambien la Compañía mas de 250,000 pesos a cuenta de fletes para la construccion de su ramal.

De manera que mas de medio millon de pesos, en la misma moneda en que se pagaban los fletes, recibió la Compañía para cumplir trabajos que, mucho ántes, i con sus propios capitales, debió ejecutar.

Aquí es oportuno recordar el informe del señor jefe político

don Antonio Alfonso en junio 6 de 1881, dirigido al Supremo Gobierno. (Anexo núm. 8).

«Los ferrocarriles de «Pisagua e Iquique» de ancha vía, « fuertes gradientes i material pesado, fueron de costosa construcción i son actualmente de explotación dispendiosa; además « el material rodante del ferrocarril de Pisagua *es tan insuficiente que queda sobrante en las oficinas de aquella vía una gruesa cantidad de salitre*: en la de agua Santa quedaron a « fines de enero del presente año 112,000 quintales, en Febrero « la misma cantidad, en Marzo 114,000, en Abril 135,000, i en « Mayo 134,000 quintales, sin que sea posible bajar al puerto « esa cantidad por la falta indicada.»

Esto acontecía en 1881. De manera que la Compañía no hacía sacrificio alguno para servir la industria, no obstante que recibió de ella, como anticipo i sin interés, al uno, mas de seis cientos mil pesos.

A pesar de estos antecedentes la Compañía se permite a firmar en la páj. 59 aparte 2.º de su tercer memorandum: « No se « ha citado ni podría citarse un solo caso en que alguna sa- « litrera haya necesitado i solicitado la construcción de un ramal, « sin que la Compañía se haya apresurado a construirlo, salvo « la época en que rijió la prohibición de 14 de Diciembre de « 1882.» (Páj. 59.)

Después de los antecedentes que dejo relacionados, el desmentido es evidente.

Pero lo que hai de grave en esta declaración, es aquello de que se *aguardase el pedido de alguna oficina para hacerle ferrocarril.*

No obstante, esto es lógico, desde que a esa indicación se ligaba en calidad de anticipo, el precio del ramal.

De manera que la posesión del monopolio para la ejecución de esas obras, no se tradujo por el deber de cumplir las obligaciones impuestas, sino como un caso de «fuerza mayor» para imponer la erogación de injentes capitales, i lucrar después sus frutos.

Además, existen otras oficinas cuyos ramales se construyeron

mucho despues de espirado el máximum del plazo incluso la prórroga; en estas figuran las oficinas San Fernando, Solferino i Arjentina del distrito de la Noria, a las cuales se les dió ferrocarril en 1883, i solo ahora, a la última. Esto sin contar las que se enumeran en el decreto de 15 de Octubre de 1883.

Se intenta combatir la importancia de este decreto, arguyendose la fuerza mayor que se deduce con motivo del estanco del salitre i de la lei que autorizó al Gobierno para *comprar las salitreras*.

Ya se ha demostrado tambien que ninguna de estas leyes puede considerarse caso de fuerza mayor, i a la argumentacion con que se quiere justificarla se ha opuesto la produccion normal i regular del salitre i aun su incremento durante los años comprendidos en ese periodo.

Sin la fuerza mayor, el decreto de 15 de Octubre de 1883 es abrumador para la Compañía, es la prueba mas evidente de la falta de cumplimiento de las obligaciones que se fijaron para la concesion del privilejio. I ya se ha demostrado que ni remotamente ha podido existir tal fuerza mayor.

### §

Se ha creido encontrar un notable apoyo para establecer la fuerza mayor en el informe de los señores Recabárren, García de la Huerte i Marcoleta, trascribiéndose al efecto un trozo de ese documento en la páj. 60 del tercer memorandum.

Pero la Compañía, tratándose de documentos, ha contraido ya el hábito de recordar i exhibir solo aquello que le conviene, así lo hace tambien con el informe indicado.

La continuacion del párrafo que transcribe es así:

«Pero las causales de fuerza mayor que alega la empresa no pueden tener cabida tratándose de la prolongacion del ferrocarril a la frontera boliviana, que debió principiarse el 6 de Noviembre de 1875, pues respecto de este linea *nada se hizo dentro de los plazos en que debió principiarse o concluirse, ni la prórroga concedida la comprendió.*

«Tampoco puede tener fuerza alguna en favor de la *no caducidad*, el hecho de la aprobacion en 1879 por el Ejecutivo « de los contratos de trasferencia que Montero Hermanos hicieron a la Compañía de los ferrocarriles salitreros, contratos que « daban por subsistentes todos los privilegios de 1868, 1869 i « 1871.

« La aprobacion del Gobierno del contrato de Diciembre de « 1873 sobre trasferencia de los derechos de Montero Hermanos « i de la Constitucion de la Compañía Nacional de los ferrocarriles salitreros del Perú, no significa otra cosa que la autorizacion i la toma de razon de aquel contrato, en cumplimiento « del decreto de 26 de octubre de 1871, ejercitando el Ejecutivo « solo el *reconocimiento por parte del Gobierno de la facultad de* « *Montero Hermanos para trasferir todo o parte de sus derechos* « *dando cuenta al Gobierno de la trasferencia*; pero *no puede* « desprenderse de tal acto, como lo preteade la Compañía, « la *alteracion o modificacion* de las obligaciones i derechos « creados por aquel contrato; ya porque ello habria sido « una verdadera novacion i nada vemos en el decreto de 10 « de Febrero de 1879 que dé lugar a interpretarlo asi, ya sobre « todo, porque aun en el supuesto de que el Gobierno peruano « hubiese espresamente novado, *tal acto habria sido nulo desde* « que la lei de 20 de Agosto de 1872 *retiró la delegacion que de* « *esas facultades habia hecho en el Ejecutivo.* »

Asi tenemos que el informe que se invoca por la Compañía, completando su pensamiento, declara:

1.º Que las causales de fuerza mayor que alega la Empresa no son aplicables a la prolongacion de la línea hasta la frontera de Bolivia;

2.º Que tampoco puede tener fuerza en favor de la *no caducidad* el hecho de la aprobacion de los contratos decretado por el Ejecutivo en 1879;

3.º Que si con esta aprobacion se hubiere operado alguna novacion, ella seria nula a virtud de la lei de 20 de Agosto de 1872; i

4.º Que la falta de cumplimiento de cualquiera de las condi-



ciones establecidas, trae necesariamente la caducidad de todas i cada una de las concesiones autorizadas por el decreto de 26 de Octubre de 1871.

Aun queda por considerar la parte del informe que trascribe la Empresa en la paj. 60 de su memorandum.\*

Los señores Marcoleta, García de la Huerta i Recabárren no aceptan los casos de fuerza mayor que se arguyen, ellos se limitan a indicar que la promulgacion de las leyes recordadas, pueden haber importado: *o una verdadera imposibilidad, o dificultades mas o menos graves, o, finalmente, simples inconvenientes fáciles de ser superados!*

Con esto se ve que no han formado una opinion determinada, i solo indican los diversos efectos que pueden haber causado; i si entónces hubiere llegado a su conocimiento la estadística de la produccion del salitre en los períodos de aquellas leyes, habrian declarado que no pudo existir dificultades ni pasajeras; puesto que aumentó la produccion, en lugar de disminuir.

Se arguye todavia en favor del monopolio el derecho de posesion constantemente reconocido i respetado i se dice: (páj. 63 del 3.º memorandum.)

« Apesar de haber espirado en 1875 el plazo para la construcción de los ramales i de haber habido mérito, a juicio de Campbell, Jones i C.ª para que se declarase 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.ª léjos de alegar la caducidad, reconocieron implícitamente los privilejios, solicitando i obteniendo de la compañía en 13 de Noviembre de 1877, la construcción del ramal de Agua Santa. Igual procedimiento observaron otros salitreros.»

Cierto es que en aquella fecha Campbell, Jones i C.ª no iniciaron jestion para la declaracion de caducidad, creyó la casa

que, *pagando ella su ramal*, la empresa del ferrocarril cumpliría su obligacion facilitando el acarreo del salitre elaborado. Así adelantó a la empresa del monopolio mas de 250,000 pesos.

Cierto que se trabajó el ramal; pero nunca se le dotó del material rodante para servir las necesidades del acarreo, cuya deficiencia lamentable se ha justificado ya con el informe del señor Jefe Político don Antonio Alfonso. (Anexo núm. 8.)

De manera que, ni aun abonándose a la compañía el costo del ramal, se obtuvo el cumplimiento de su obligacion.

Í nótese que esto acontecía durante el período en que se alzó la voz para sostener el cumplimiento de todas las obligaciones, asilándose en la fuerza mayor, que se hace consistir en la profunda perturbacion en la produccion salitrera.

Entretanto, la perturbacion real i verdadera consistia, *no en la produccion del salitre*, pues quedaba *sobrante* en las oficinas, sino en la falta casi absoluta de los medios de trasporte a la costa, lo cual se traduce: o por falta de capital en la empresa para hacer los trabajos, o por su avidez para ingresar aun los capitales que se le adelantaban a cuenta de fletes.

Así la empresa del monopolio *no cumplió ni aun su obligacion de servir el trasporte, cuyo precio se adelantaba.*

Dada esta situacion, la casa de Campbell, Jones i C.<sup>a</sup> tomó el camino de pedir al Gobierno la autorizacion de construir una vía propia e independiente del ferrocarril, para conducir los salitres al puerto de Caleta Buena.

Con esa autorizacion construyó un plano inclinado para salvar la cuesta o cerros de la costa i llevar la carga a Caleta Buena; *invirtió de su propia cuenta, sin privilejio ni gravámen alguno para el fisco*, mas de medio millon de pesos.

Para completar esta vía, solicitó el permiso para construir un ferrocarril de mocion animal para unir su oficina de Agua Santa con Caleta Buena.

La empresa del Ferrocarril que no cumplia con sus obligaciones en la construccion de ramales, *ni el servicio del trasporte del salitre por no tener el material suficiente*, se opuso a esta autorizacion, invocando sus privilejios.

Esta oposicion inesplicable i mezquina fué lo que decidió a la

Casa a pedir al Gobierno la caducidad de un privilegio que, ni ante la equidad, ni ante la justicia ni aun ante los intereses fiscales, puede sostenerse.

El procedimiento de la Casa de Campbell Jones i Ca. ha debido inspirar verdadera gratitud a la Empresa, ante que hacerlo valer como un reconocimiento de sus privilegios; dados estos antecedentes es mas que absurda la dialectica del representante del monopolio.

No es mas cuerdo lo que se arguye relativamente al reconocimiento del Gobierno del Perú en 1879 aceptando los privilegios.

Esto equivale a sostener que el ejecutivo estaba autorizado para alterar los términos en que se habian acordado aquellos privilegios.

Por toda contestacion, me basta recordar los términos del artículo 74 del convenio sobre Ratificacion i Modificaciones al contrato celebrado en Lima en 30 de Julio de 1877, que es al que se refiere el decreto de 10 de Febrero de 1879, que ya se ha trascrito ántes, i del cual se arranca el reconocimiento que se arguye.

I si esto no es bastante para convencer al representante del monopolio, en sus errores voluntarios, lea la lei de 20 de Agosto de 1872 que revoca todas las facultades que al ejecutivo habia otorgado la lei de 1864, lei citada i ya conocida en esta discusion.

## §

## RESÚMEN DE ESTE CAPÍTULO

1.º El privilegio de 26 de Octubre de 1871 se acordó para unir todas las salitreras de la provincia de Tarapacá con ramales de ferrocarril que las pusiera en comunicacion con el ferrocarril a Iquique o a Pisagna.

2.º Para la conclusion de todas estas obras se le acordó al concesionario un plazo de seis meses para iniciarlos i un año para terminarlos, a contarse desde la fecha de la concesion, 26 de Octubre de 1871 (artículo 4.º del anexo número 3.)

3.º A solicitud de Montero Hermanos, en que declaraba que su obligacion comprendia tambien la construccion de ramales del ferrocarril para *unir las nuevas salitreras descubiertas*, el Gobierno del Perú atendiendo esa solicitud i el fundamento especial que esponia, autorizó en 26 de Abril de 1872 una *prórroga de 30 meses para la conclusion definitiva* de todas las obras de ramificacion (anexo número 6.)

4.º Así tuvo Montero Hermanos un plazo fatal de tres años i medio para la conclusion de las obras a que se obligó i para las cuales se le otorgó privilejio.

5.º Con el Decreto Supremo de 15 de Octubre de 1883, librado a peticion del representante de la Compañía, se comprueba hasta la evidencia que hasta esa fecha, el extremo norte de la línea de Iquique llegaba solo a la oficina denominada *San Donato*, artículo 1.º del decreto; tambien se prueba que dentro del distrito de la Noria estaban sin ferrocarril las oficinas Esmeralda, San Juan i San Lorenzo, artículo 2.º; i finalmente en el artículo 3.º se relacionan muchas otras oficinas que se hallan en el mismo caso.

Esta es la prueba mas irrecusable de no haberse hecho los trabajos por los cuales se acordó el privilejio, en el máximo del plazo acordado para ello.

6.º Montero Hermanos o sea la Compañía arguye la suspension de todo plazo hasta la fecha del decreto citado, 15 de octubre de 1883, fundándose en que hubo «fuerza mayor» que imposibilitó hacer los trabajos, derivándola de las leyes sobre *estanco* del salitre dictada en enero de 1873, i en la lei que *autorizó al Gobierno para comprar los establecimientos salitreros*, dictada en mayo de 1875; pero que no se intentó cumplir hasta julio de 1876.

Fundándose en estas leyes afirma: *hubo una profunda perturbacion en la produccion del salitre*, lo que desligaba a la Compañía de la obligacion de continuar los trabajos de ramales a las diversas oficinas.

Esa perturbacion deberia necesariamente traducirse por una profunda disminucion en la produccion; pero las cifras de la estadística arrojan un resultado contrario: el salitre producido en 1873

fecha de la lei del estanco, acendió a 6.273,767 quintales, i la de 1874 a 5.583,260 quintales, cada una de estas cifras acusa un exceso mui considerable sobre la produccion de cada uno de los años anteriores (anexo N.º 11.)

Luego la perturbacion que se arguye es contra producente i mui favorable al aumento de fletes para el ferrocarril. Por consiguiente el estanco, dentro de la orijinal doctrina, de la Compañía no puede argüirse como «fuerza mayor.»

Esto mismo prueba que la limitacion a 4.500,000 quintales que tambien se arguye, nunca fué una realidad, caso de haberse decretado.

7.º La lei que autorizó la compra de los establecimientos salitreros se halla en el mismo caso: la produccion no disminuyó, i hasta 1878 hubo, como antes, verdadero incremento, llegando el máximum a 5.925,191 quintales i el mínimum a 4.133,224 quintales (anexo N.º 11). Compárese estas cifras con las anteriores a 1872 i se verá que lejos de haber disminucion, la produccion del salitre recibió incremento.

Luego no existe la profunda perturbacion que se arguye, i por consiguiente es completamente ilusoria la razon en que se funda la fuerza mayor.

Lo que en realidad existe, es incremento notable en la produccion del salitre i por lo tanto mayor necesidad del ferrocarril.

8.º Dados los antecedentes inamovibles que se establecen en los números precedentes, no ha existido ni podido haber ninguna suspension de los plazos acordados para la construccion de los diversos ramales del ferrocarril; i como hasta 1879, fecha de la declaracion de guerra, trascurrió con exceso todo plazo posible para la *conclusion de las obras* a que se refiere el artículo 4.º de la concesion de 26 de octubre de 1871, i decreto de próroga de 26 de abril de 1872 (anexo núm. 3 i núm. 5); i por consiguiente se suspendieron los trabajos muchos años mas de lo previsto en el artículo 20 de la misma concesion, es evidente que el privilejio de 26 de octubre de 1879 acordado a Montero Hermanos o de quien represente sus derechos, ha caducado en conformidad al testo espreso del artículo ántes recordado.



9.º También ha caducado por no haberse iniciado siquiera la prolongacion de la línea del ferrocarril a la frontera de Bolivia; causal que no ha podido excusarse por la Compañía. Solo arguye que en la cesion que Montero Hermanos le hizo se exceptuó esta parte del privilegio.

Suponiendo que así sea i que eso valiese: no por eso se desligó a la Compañía de la obligacion de *cumplir con todo lo estipulado en las concesiones otorgadas a Montero Hermanos* de 16 de julio de 1868, 18 de mayo de 1869 i 26 de octubre de 1871; comprometiéndose además la Compañía a cumplir las leyes i decretos vijentes, i a *hacer todo lo que sea necesario para conservar las referidas concesiones i cuanto ellas comprendan* (artículo 74 de Convenio de Ratificacion i modificacion i 31 del convenio de transaccion i arreglo, cuyos cuadernos impresos se hallan entre los documentos en poder del señor fiscal). Esta estipulacion no es mas que confirmacion de lo espresado en el contrato de cesion, que la Compañía ha rehusado presentar íntegro, no obstante de ser su título único que acredite su derecho.

Luego pues, bajo cualquier aspecto que se considere la cuestion, la caducidad se impone de una manera abrumadora.

10. Ni siquiera razones de equidad puede invocar; puesto que entre muchas oficinas se erogó mas de 600,000 pesos a cuenta de fletes a fin de que se les hiciera el ramal correspondiente.

La Compañía hizo el trabajo; *pero no proveyó el material que se necesitaba para el acarreo*, de tal modo que en la oficina de Agua Santa solo, quedaba un sobrante de carga que nunca bajó de 110,000 quintales al mes, llegando hasta 135,000, como lo acredita el informe al Gobierno del señor Jefe Político don Antonio Alfonso en 6 de junio de 1881 (anexo núm. 8.)

11. Tampoco lo disculpa la escases de produccion del ferrocarril, pues en el capítulo II de este memorandum, se ha demostrado ya los beneficios de la Empresa tomando los fletes de la carga del salitre i de la carga de subida a las diversas oficinas, segun los datos que se anotan en la última memoria del Jefe Político señor Valdes Vergara, solicitud de don Eduardo Lembke i declaracion del representante del monopolio.

Por consiguiente la caducidad de los privilegios se impone por

la evidencia, sin que a ello pueda oponerse ni la posesion que se dice reconocida por el Gobierno del Perú, ni la que se pretende derivar por no haberse solicitado antes la caducidad.

Esto nada vale ni tiene significado de ninguna especie, como ya se ha demostrado.

## VII

### AUTORIDAD COMPETENTE PARA DECLARAR LA CADUCIDAD

La Compañía de los Ferrocarriles pretende que la cuestion pendiente sobre caducidad (única que se discute, las demas se han desistido i retirado del Gobierno) es de la competencia de los Tribunales de Justicia i no del Presidente de la República.

Antes de entrar al fondo de la cuestion, me voi a permitir recordar algunos antecedentes que forman ya la jurisprudencia en esta parte; de tanta mas importancia, cuanto que ellos significan la intelijencia i aplicacion práctica que a estas concesiones se ha dado por el Gobierno del Perú, con el reconocimiento de Montero Hermanos, de quien se dice cesionaria la Compañía.

Antes que a Montero Hermanos, se concedió privilejio para construir un ferrocarril desde el puerto de Iquique a la Noria, a los señores José María Costa i Federico Pezet, en noviembre de 1860. En esta concesion no se hizo reserva alguna reconociéndose al Gobierno la facultad de declarar la caducidad.

No obstante, el Gobierno del Perú por decreto de 27 de mayo de 1864 i en uso de facultades que le competian, segun las reglas jenerales, declaró la caducidad por no haberse realizado la obra en los plazos acordados (anexo núm. 12.)

Ni el fiscal ni nadie objetó entonces esta facultad del Gobierno; por consiguiente así quedó establecido i reconocido que la declaracion de caducidad era una atribucion del Gobierno o sea una facultad administrativa.

Mas tarde, en ocho de noviembre de 1864 se concedió a don José Pickering i Avelino Orihuela el mismo permiso i privilejio para construir el ferrocarril de Iquique a la Noria (páj. 10 Documentos de los ferrocarriles). I en 21 de diciembre de 1864 se

le concedió tambien el permiso i privilejio para construir el ferrocarril de Pisagua a Sal de Obispo (páj. 35 documentos de los ferrocarriles de Tarapacá.)

Es de notar que al declararse esta concesion última se hizo a virtud del derecho de preferencia reconocido en la concesion de Iquique. Presisamente lo mismo que se ha hecho con Montero Hermanos, cuando se acordó a estos el privilejio de Pisagua.

La concesion a Pickering i Orihuela se autorizó tambien sin reservarse el Gobierno facultad alguna en cuanto a caducidad del privilejio, si es que la obra no se construyere en los plazos acordados.

Con todo, el Gobierno del Perú por decreto de 16 de junio de 1868 (páj. 37, Documentos de los Ferrocarriles) declaró caducados los privilejios, resistiendo tenazmente a ello los concesionarios, que *desconocian en el Gobierno la facultad de declarar la caducidad.*

Sin embargo, el Gobierno libró su resolucion, a pesar de que en el contrato *no se le reconocia tal facultad*, i a pesar tambien *de argüirss fuerza mayor por los concesionarios.*

En el considerando quinto se espresó:

«Que aunque don Federico Blume alegue que han ocurrido  
« casos fortuitos i de fuerza mayor, dando este nombre a los últi-  
« mos acontecimientos políticos, esta alegacion es falsa por con-  
« fesion de Blume i por notoriedad, esos acontecimientos comen-  
« zaron muchos meses despues de *haberse suspendido los trabajos*  
« *siendo ademas en todo caso superables las dificultades que mas*  
« *tarde podrian haberse cfrecido a la Empresa*, siempre que los  
« sucesos políticos lo hubieren encontrado en trabajo, lo que no  
« tuvo lugar.»

En este caso se presentaba la fuerza mayor en condiciones inmensamente mas sérias de lo que se arguye ahora por la Compañía de los ferrocarriles. En aquel entónces, se suspendieron los trabajos a virtud de la guerra civil, i cuando esta estalló ya se habia suspendido todo trabajo, como medida prudente, a lo ménos de parte de los empresarios.

Con todo, el Gobierno declaró que no habia fuerza mayor; i



sin que para ello hubiere sido menester ocurrir a los tribunales de justicia, que era lo que tambien se pretendia por Pickering i Orihuela.

En el 6.º considerando del mismo decreto se establece:

«Que no habiéndose verificado las condiciones referidas, el contrato ha caducado por *su misma naturaleza* i por las disposiciones de los artículos 1282, 1285 i 1286 del Código de Enjuiciamientos.

«7.º Que en 27 de Mayo de 1864 i hallándose en iguales circunstancias que las actuales, el Gobierno declaró que la concesion anteriormente hecha a don José María Costa i a don Federico Pezet, habia caducado *cuya declaracion consideró el Congreso potestativa del Gobierno*, al acordar un aumento de garantía a los concesionarios últimos.»

Con estos fundamentos capitales, el Gobierno del Perú declaró en 10 de Junio de 1868 la caducidad de los privilegios para los ferrocarriles de Iquique a la Noria i de Pisagua a Sal de Obispo, acordados a los señores Pickering i Orihuela.

Con la circunstancia mui especial relacionada en el considerando ántes trascrito: que el Congreso peruano *reconoció la facultad potestativa del Gobierno para decretar la caducidad*.

Así tenemos ya dos casos de jurisprudencia administrativa reconocidos por el Congreso de aquel pais.

Bajo estos precedentes entró Montero Hermanos a renovar las propuestas para el ferrocarril de Iquique, cuya caducidad se habia declarado, haciendo en su propuesta reduccion en el ancho de la vía a cuatro piés ocho i media pulgadas, en lugar de un metro que ántes se habia establecido.

El exámen de las propuestas pasó en vista al Fiscal «Ureta» i en 8 de Julio de 1868 este funcionario emitió su dictámen, (paj. 40, Documentos de los ferrocarriles de Tarapacá) decidiéndose por las propuestas de los señores Monteros Hermanos; pero al final de su dictámen hizo las siguientes declaraciones: (paj. 43 del cuaderno citado).

«Para que con argumentos de competencia *no se éluda ni re-*

« tarde la acción administrativa, debe advertirse que el Gobierno  
 « conserva i ejercerá, en los casos previstos en este contrato, su  
 « potestad de declarar la caducidad de estas concesiones i de  
 « imponer i hacer recaudar las multas a que hubieren lugar. I  
 « la caducidad será declarada por el Gobierno, a mas de impo-  
 « ner la multa, siempre que no se principie la obra dentro del  
 « plazo correspondiente o sea abandonado el trabajo durante un  
 « año. Manteniendo el principio establecido por regla jeneral,  
 « conviene declarar igualmente que cualquier línea puede atra-  
 « vesar la de esta empresa a fin de continuar su propio curso.  
 « pero llenando todos los requisitos de seguridad i sin que im-  
 « pida en ningun caso el trabajo de la una ni de la otra. Con las  
 « modificaciones anteriormente espuestas, las cláusulas jenerales  
 « contenidas en la propuesta de Montero Hermanos, i las demas  
 « correlativas del supremo decreto de 8 de Noviembre de 1864,  
 « puede V. E. conceder a los ciudadanos don Ramon Montero  
 « Hermanos la construccion i esplotacion del ferrocarril de Iqui-  
 « que a la Noria, salvo su mejor acuerdo. —Lima, julio 8 de  
 « 1868.—Ureta.»

Debe recordarse que en la propuesta elevada al Gobierno, no existia el reconocimiento de su facultad para declarar la caducidad; i que esto era un punto resuelto por el Gobierno del Perú i reconocido por el Congreso peruano, no obstante el fiscal creyó prudente i aun necesario introducir esa modificacion en la propuesta, cuidando especialmente de manifestar el alcance que ella tenia.

Ahora bien, otorgada la concesion bajo la propuesta formula-  
 da, pero con la condicion introducida por el señor Fiscal, es evi-  
 dente que, aceptándola Montero Hermanos, aceptó tambien el  
 alcance i motivos porque se introduce tal modificacion.

De manera que, dados estos precedentes, no es lícito a Mon-  
 tero ni a nadie que represente sus derechos poner en duda la  
 facultad del Gobierno para declarar la caducidad.

Por eso fué que al otorgársele las concesiones de 11 de Julio  
 de 1868, 18 de Mayo de 1869 i 26 de Octubre de 1871, en  
 todas se puso la modificacion indicada por el señor Fiscal en

su dictámen de 8 de Junio de 1868, de que ántes se hace referencia.

De aquí resulta que las repetidas resoluciones libradas por el Gobierno del Perú i el reconocimiento del Congreso de aquel pais, como se relaciona en el 5.º considerando del decreto de 10 Febrero de 1868, forman ya una jurisprudencia, de la cual no es posible desentenderse para apreciar i aplicar el testo de las concesiones otorgadas a Montero Hermanos en lo que se refiere a reconocer en el Gobierno la facultad potestativa para declarar la caducidad.

Montero Hermanos aceptó tambien la modificacion introducida por el señor Fiscal, formando así parte de las condiciones bajo las cuales se autorizó los privilejiós i al efecto se insertó en todas las concesiones la cláusula prevista por el fiscal.

En consecuencia, i atendidos estos antecedentes, es menester aceptar forzosamente la competencia del Gobierno del Perú para resolver la caducidad, si es que esta cuestion se hubiere suscitado bajo la soberanía de ese Gobierno en la provincia de Tarapacá.

### §

A virtud de la ocupacion i anexion a Chile de todo ese territorio, el Gobierno de la República se ha sustituido al del Perú, respetando los contratos preexistentes i aceptándolos por consiguiente en todas sus condiciones.

Esta es la sancion del derecho internacional; pero no tengo para qué invocar principio alguno, porque los hechos mismos que reconoce el Gobierno de Chile son la mejor demostracion.

En la misma cuestion que se discute, el Gobierno respeta el privilejio o monopolio autorizado por el Gobierno del Perú; por la misma razon debe tambien aceptar las facultades que los términos i condiciones de tales privilejios le reserven.

Mas aun, debe aceptar la intelijencia i aplicacion práctica que se hubiere dado a esos contratos; puesto que lo mismo que los contratantes hubieren reconocido, es la fuente mas fidedigna i lójica para estimar la verdadera intelijencia de ellos.

En la concesion de 26 de Octubre de 1871 se estipuló:

«Art. 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.*» (Anexo núm. 3.)

En esta estipulacion se consignan dos términos, que conviene no confundir para la discusion: el primero es la facultad reservada al Gobierno para declarar la caducidad; el segundo las causas a virtud de las cuales puede declararse esta caducidad.

Ella se autoriza, *por no haberse comenzado las obras en los plazos estipulados; i tambien por la suspension de los trabajos durante un año.* Cualquiera de estas dos causales que concurra, impone la caducidad del monopolio.

Con lo que ya se ha demostrado en el capítulo anterior, es incuestionable el hecho de la suspension de los trabajos, no solo por un año, sino por muchos, puesto que hasta el 15 de Octubre de 1883, existia gran número de salitreras a donde no se habia llevado ramificaciones del ferrocarril, sin que hubiese ocurrido ninguno de los casos de fuerza mayor que se ha pretendido oponer, como ya se ha demostrado en ese mismo capítulo.

A este respecto se arguye: (página 70 del tercer memorandum):

«La cláusula 20 no tuvo otro objeto que el impedir que se retardara sin motivo la construccion de las líneas que necesitaba la industria salitrera.

«Habiéndose ya construido 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 fácil de apreciar i extraño a toda controversia.»

La doctrina no puede ser mas ventajosa para el representante del monopolio, es propiamente lo que se llama la lei del embudo.

Pero para sostener tan estraña intelijencia del contrato de 26 de Octubre de 1871 seria menester borrar el artículo 4.º que dice:

«Montero Herraños 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 caso *fortuito*, « de guerra civil o exterior, o de fuerza mayor.» (Anexo número 5.)

Los términos claros i precisos de esta cláusula no corresponden absolutamente a la orijinal doctrina de la Compañía; aquí se fija un plazo para *comenzar* i para *concluir la obra* de las ramificaciones, i la única escepcion que se prevee para suspender ese plazo, es el caso *fortuito* o *fuerza mayor* i la *guerra civil* o *exterior*.

¿Cómo se arguye entónces que la cláusula 2.º solo tuvo por objeto impedir que se retardara sin motivo la construccion de las líneas?

Fuera de los casos previstos de fuerza mayor i de guerra no hai ningun otro que pueda atenderse para suspender los plazos fijados.

Otra cosa, seria autorizar por el Gobierno la infraccion del contrato i establecer un funestísimo precedente en el cumplimiento de las obligaciones que llegasen a estipularse con él. Todo contrato seria ilusorio, i por consiguiente la lei que lo autorizó, delegando en el Ejecutivo la facultad de celebrarlo, seria tambien una quimera ridicula.

No es esa la moral administrativa, i mucho ménos en nuestro Gobierno, cuyo timbre mas honroso es la integridad severa en el estricto cumplimiento i respeto de los contratos.

Montero Hermanos no ha entendido la concesion que se le hizo, en la irregular forma que pretende la Compañía cesionaria.

Para convencerse de ello, no hai mas que leer su solicitud de prórroga elevada al Gobierno en 20 de Abril de 1872 i el decreto que la otorgó en 26 de Abril del mismo año. (Anexo número 5.)

Si se hubiere de reconocer la intelijencia que pretende la Compañía cesionaria, no tendria esplicacion la prórroga solicitada, ni tampoco la fijacion de plazos fatales para el principio i la *conclusion definitiva* de la obra de las ramificaciones; i ménos todavia la facultad reconocida al Gobierno para declarar la caducidad, justamente por *no* comenzarse las obras en los plazos estipulados o *suspenderse un año* el trabajo, que era el tiempo preciso designado para su conclusion.

La caducidad no es mas que el efecto de la falta de cumplimiento procedente de la no ejecucion de las obras en los plazos fijados. I por eso es que al Gobierno se le reconoce la facultad de declararlo, *solo en esos casos*.

Si a todo esto se recuerda la jurisprudencia administrativa del Gobierno del Perú que se relaciona en el primer párrafo de este capítulo i el dictámen del Fiscal que pidió se insertasen en los contratos sucesivos la cláusula 20, *para que con argumentos de competencia no se eluda ni retarde la accion administrativa* (página 43. Documentos de los ferrocarriles de Tarapacá), tendrá que reconocerse necesariamente lo inadmisibile de la orijinal doctrina de la Compañía.

Con estos precedentes creo haber demostrado con evidencia que, el hecho de no comenzarse las obras de ramificación en los plazos acordados, o suspenderse el trabajo durante un año, que fué tambien el plazo fijado para la conclusion, tiene por sancion la caducidad, cuya declaracion se reservó al Gobierno sin someterse a trámites determinados, i haciéndolo de *propia autoridad*.

### §

Se arguye: «Que la declaracion de subsistencia o caducidad » de los privilejios de la Compañía es de la exclusiva competencia » de los Tribunales de Justicia, por precepto espreso del artículo » 108 de la Constitucion Política, repetido en el artículo 1.º de la » lei de 15 de Octubre de 1875.»

Si se tratara de una cuestion contenciosa, habria de prestarse atencion a lo que se pretende por la Compañía.

Pero ahora se trata solo de pedir a V. E. el ejercicio de una facultad reservada i espresamente reconocida por el mismo concesionario del privilejio; de una facultad que el Gobierno del Perú declaró le era potestativa, i aceptada por el mismo Montero Hermanos, cedentes de la Compañía, introduciéndose esta modificacion a las bases de su contrato.

Campbell Jones i C.<sup>a</sup> no pretenden reivindicar ningun derecho para sí, tampoco solicitan para sí la declaracion de derechos a su favor, porque en el decreto de 26 de octubre de 1871 se trató solo de una concesion graciosa a favor de Montero Hermanos, reservándose al Gobierno la facultad de declarar la caducidad de ella en casos determinados.

De esta concesion no se deriva ningun derecho personal a favor de Campbell Jones i C.<sup>a</sup> ni de otra persona determinada, por consiguiente mal se comprende pueda tener personería para comparecer en juicio demandando algo a lo cual no tiene mas título que el de todo habitante de Chile.

La solicitud para que se declare la caducidad no es una accion judicial, sino el ejercicio de un derecho que la Constitucion asegura a todos los habitantes de la República, en su artículo 12 N.º 6.º inc. 4.º

I no debe olvidarse que la facultad administrativa cuyo ejercicio se reclama, se consigna en el artículo 20 de la concesion de 26 de octubre de 1871, estableciéndola como *autoridad propia* del Gobierno, correspondiendo así a los actos i resoluciones anteriores del Gobierno del Perú que habian ya definido esa facultad.

¿Cual seria el punto de la controversia o contencion de derechos entre partes, elemento indispensable para que exista juicio?

Aquí volveré a recordar lo que ya en otra ocasion se ha declarado por mi parte: todas las peticiones para construir vías férreas a la costa se retiraron, desistiéndose de ellas, vista la oposicion que se hizo por la Compañía. No existe ya ante el Gobierno mas reclamacion que la solicitud elevada ejercitando el derecho de peticion que asegura la Constitucion Política.

Si pues la peticion que se hace a V. E. solo es para que el Gobierno ejercite una atribucion de su propia autoridad, reconocida

así por el concesionario de los privilegios, no se comprende enal podría ser la declaracion de derechos que se llevara en juicio contradictorio a los Tribunales de Justicia.

Ménos se comprende desde que no existe el contradictor lejítimo que alegue algun título sobre los derechos que la Compañía cesionaria pretende sostener; esto es que intente disputarle la posesion al privilegio o su propiedad, único derecho susceptible de controversia.

Pero la declaracion de caducidad, reconocida i sancionada como atribucion potestativa del Gobierno, no es ni puede ser en ningun caso materia de controversia judicial; por la misma razon que el Gobierno no puede ni debe subordinar al poder judicial el ejercicio de facultades que le son propias, ya sea por la naturaleza misma de las cosas, ya porque así se estableció en la concesion acordada a virtud de la lei.

Para que la autoridad judicial pudiera ser competente para conocer de la declaracion de caducidad, seria menester que el Gobierno renunciase o delegase en ella la atribucion que ya le es sancionada, i reconocida tambien como una facultad potestativa.

¿Puede renunciar o delegar esta atribucion para convertirse en lejítimo contradictor de la compañía cesionaria de Montero Hermanos?

La negativa es evidente, i no debo discutir esta proposicion ante la ilustracion i experimentado criterio de V. E.

Pero sí debo recordar que, convertida en controversia judicial la declaracion de caducidad que sanciona el artículo 20 de la concesion, de 26 de Octubre de 1871, el único contradictor lejítimo podría ser el Gobierno, porque en tal caso seria tambien la parte directa i única con quien se hubiese concertado aquel contrato.

I como esta situacion pugna con la naturaleza misma de aquella concesion, que solo es el efecto de la lei que se dictó con ese objeto, debe concluirse que no es lícito al Gobierno renunciar a aquella situacion para decender a la condición de litigante.

Tambien es menester definir la verdadera situacion que venga a crear la declaracion de caducidad.



Supuesta ella: ¿cuál sería el derecho adquirido por Campbell Jones i C.º? Ninguno, porque la caducidad por sí sola, no habilita a nadie para construir caminos de fierro sin previa autorización del Congreso.

El efecto único sería libertar al país de un monopolio perjudicial, i al mismo tiempo colocar al Gobierno en libertad de adoptar las medidas más convenientes a los intereses generales i a la industria libre.

Porque es menester no olvidar, que todo monopolio, cualquiera que sea su naturaleza, es una limitación a la acción administrativa; mucho más si ese monopolio es perjudicial a los intereses de la industria, como es evidentemente notorio en el caso que se discute.

Luego pues, si ningún derecho adquiere Campbell Jones i C.º con la declaración de caducidad, su solicitud al Gobierno para que ejercite una facultad que le es propia, no puede ser materia de una controversia judicial; en ella se ejercita solo el derecho de petición que sanciona el artículo 12 núm. 6.º inc. 4.º de la Constitución.

Siendo ésta la verdadera situación, carece de oportunidad la discusión que se intente provocar sobre cuestión contenciosa administrativa. Nada de esto ocurre en el caso que se discute, por consiguiente ninguna importancia tienen los anexos que se han agregado por la Compañía en su tercer memorandum; habría sido más correcto i regular que, en lugar de todo eso completamente inútil, se hubiese agregado el contrato de cesión de Diciembre 24 de 1873, del cual solo se han exhibido artículos aislados. Entre tanto este es el *único título* que puede acreditar los derechos de la Compañía.

### §

La Compañía hace un esfuerzo desesperado para llevar a los tribunales de justicia la declaración de caducidad, i para ello se desentiende por completo de la cuestión única que ahora se discute, a fin de justificar su intento con opiniones emitidas en cuestiones ya fenecidas i retiradas del conocimiento del Gobierno.

En la página 72 de su tercer memorandum transcribe la parte final del decreto de 13 de Agosto de 1881, el mismo que habia citado ya en la página 18 apoyando en él la escepcion de cosa juzgada.

Cuando se contestó a esa escepcion, se recordó que la cuestion que ahora se disente no es la misma en que recayó tal decreto, como espresamente se establece en él: entónces Campbell Jones i Ca. pretendió se le autorizara la construccion de un traavía desde su oficina para unirla con el puerto de Caleta Buena; esa fué tambien la cuestion que aquel decreto consideró contenciosa en virtud de la oposicion de Griffin.

Pero no ha habido decreto, ni oposicion, ni informe alguno que haya manifestado sea una facultad ilusoria la que consagra el artículo 20 del decreto de 26 de octubre de 1871; i mucho ménos despues de los precedentes que dieron márjen a la insercion de ese artículo en las concesiones de Montero Hermanos.

Esa facultad clara i terminante que no subordina la autoridad del Gobierno a trámite de ninguna especie, fué tambien la única sancion que se impuso al cumplimiento de las obligaciones impuestas al autorizarse la concesion. Si ella se borrarse del contrato haciendo ilusoria su aplicacion, como lo pretende la Compañía, no seria por cierto un precedente de seriedad i mucho ménos con la jurisprudencia ya establecida en el Gobierno del Perú i reconocida por el concesionario Montero Hermanos.

De esa manera, solo se haria el servicio de los intereses del monopolio, renunciando el Gobierno, sin motivo alguno ostensible ni justificado, a la facultad que espresamente reconoce i acata el concesionario del privilejio en el artículo 20 de la misma concesion.

Si el Gobierno del Perú estimó que esa facultad le era propia i así lo acentuó en repetidas resoluciones, si consideró tambien que ella era una garantía de los intereses públicos i por eso se exijió al concesionario, ¿qué causa habria ahora para que se cambiara todo ese precedente?

En la integridad proverbial de nuestro Gobierno i su celo por los intereses del pais, no le es lícito a la Compañía ni aun insi-

nuar la renuncia de una verdadera prenda de seguridad para salvar un interes jeneral.

Pues repito, la caducidad no confiere individualmente ningun derecho a nadie; solo establece una situacion que deja libertad completa al Gobierno para adoptar las medidas que considere conducentes al interes público, proponiendo al Congreso los proyectos que el interes comun o fiscal exijan, sin la presion de un monopolio que limite sus facultades.

Este es el único efecto de la caducidad.

Se arguye: «Que esta cuestion por su naturaleza i por los  
» elementos de hecho i de derecho que abraza no puede ser re-  
» suelta con acierto sino observándose los procedimientos a que  
» las leyes han sometidos los juicios i que son la única i verda-  
» dera garantía del derecho de propiedad. La solucion de la con-  
» troversia exige el esclarecimiento de numerosos hechos para lo  
» cual es indispensable la *apertura de un término probatorio.*»

La Compañía no puede disimular siquiera su propósito i aspiración vehemente a alejar indefinidamente la solucion de este negocio, exajerando la existencia de hechos que solo su interes de lucro puede hacerle concebir.

Entremos con franqueza al estudio i detalle de ellos i se podrá palpar la sencillez de la cuestion i la falta absoluta de hechos que requieran justificacion.

Con el decreto de 15 de octubre de 1883 se demuestra que existia gran número de salitreras a donde hasta esa fecha no se habia llevado ninguna ramificacion del ferrocarril, quedando paralizados los trabajos, desde muchos años atrás, en la estacion de «San Donato».

Esto no lo desconoce ni combate la Compañía i bien podemos establecerlo o como un antecedente inamovible reconocido por los sostenedores del monopolio.

La fuerza mayor, como causa para suspender todo plazo, es lo único que se arguye para demostrar que, hasta la fecha indicada en aquel decreto, no se ha incurrido en mora.

I se funda la fuerza mayor en la lei del estanco del salitre i en la lei que autorizó al Gobierno del Perú para *adquirir* los esta-

blecimientos salitreros, afirmándose que estas leyes produjeron profunda alteracion en la produccion del salitre.

De manera que todos los elementos de hechos que puede ser necesario conocer, se hallan refundidos en las dos leyes relacionadas i sus efectos en la produccion salitrera, esto es, dentro de la doctrina de la Compañía.

No hai por consiguiente mas hechos que tomar en cuenta para apreciar la alegacion de fuerza mayor.

En el capítulo anterior se ha demostrado ya, con el estudio de las mismas leyes i con sus efectos en la produccion salitrera, segun la estadística, que la perturbacion es ilusoria.

Pero no hai para que entrar a inquirir los efectos, porque ellos se miden por el texto mismo de la lei, i sin mas antecedente, hai sobrado fundamento para juzgar si tales leyes, en sí mismas, han podido ser un obstáculo insuperable para los trabajos del ferrocarril.

Con elementos de prueba no se puede alterar el texto de las leyes, ni tampoco los datos estadísticos que sirven para traducir su influencia en la produccion del salitre.

Si estos dos hechos se hallan plenamente establecidos, ya por la redaccion misma de cada uno de los preceptos de las leyes, ya por las cifras de la estadística que se anotan en la memoria del señor Jefe Político, que acusa notable incremento en la produccion durante el período de esas leyes (anexo núm. 11), menester es reconocer entónces que el término probatorio que con tanta insistencia se indica, es del todo inoficioso.

Dentro de la prescripcion del artículo 20 de la concesion de 26 de octubre de 1871, la pretension que se intenta, es inadmisibile, puesto que, para la declaracion de caducidad, el Gobierno está exento de trámites; i por lo tanto no existe motivo ni causa alguna que le obligue a seguir la tramitacion establecida para las causas judiciales.

Tanto ménos desde que no se trata, como ya se ha demostrado, de un asunto contencioso.

## §

La competencia de la autoridad judicial se le quiere buscar en las opiniones emitidas, ya en informes colectivos o individuales.

Se transcriben al efecto varios pasajes del informe de la comision que el Supremo Gobierno designó para estadiar las *diversas solicitudes pendientes sobre construccion de lineas férreas*. Así, se transcribe una parte del informe de los señores Recabárren, García de la Huerta i Marcoleta, personas todas de la mayor honorabilidad i respeto; pero que no tienen la versacion del derecho, ni han ocupado puesto alguno ni en la magistratura, ni en el foro. Sin agravio alguno para ellos, no puede estimarse que tal opinion sea un dogma para definir la competencia de la autoridad que debe declarar la caducidad.

Si a esto se agrega que tal opinion la emitieron apreciando una cuestion compleja, como se les presentaba entónces, no puede estrañarse se haya confundido el alcance mismo de la cuestion.

Pero ahora la situacion cambia; porque lo que se solicita, solo es el *ejercicio de una facultad propia del Gobierno que se le reconoce por el concesionario Montero Hermanos i que tiene como precedente la jurisprudencia acentuada con las mismas resoluciones del Gobierno del Perú*.

Si la cuestion se hubiese presentado así, pudo permitirme la seguridad, que otra habria sido la opinion de esos caballeros. Fué propiamente la falta de antecedentes i su poca versacion en los procedimientos legales lo que pudo hacerles concebir un concepto erróneo.

La compañía en este, como en todos los documentos que transcribe, siempre los presenta trancos aun en la misma parte que transcribe.

Así copiando el resumen del informe de que se hace referencia, omite transcribirlo íntegro, su testo es el siguiente:

«En resumen: «Hai razones para creer que el contrato de 1871  
« ha caducado; pero tal cuestion es de carácter judicial. 1.º Por-

« que aunque ni las ramificaciones ni la línea de la Noria a Bolivia se han construido dentro de los plazos estipulados, a condicion necesaria de la subsistencia del privilegio, 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.

« 2.º Porque si bien es cierto que respecto de las ramificaciones i respecto de la línea de Bolivia puede alegarse la escepcion de fuerza mayor, porque pendiente los plazos para la construccion de esas obras, se dictó la lei de estanco del salitre de 18 de enero de 1873, esa escepcion no es atendible respecto a la línea a Bolivia que no se ha comenzado hasta hoi.

« 3.º Porque la falta de cumplimiento oportuno de cualquiera de las condiciones a que nos referimos, trae necesariamente la caducidad de todas i cada una de las concesiones que ese decreto otorga.»

Ya he manifestado ántes que el caso de fuerza mayor concretado al estanco del salitre i a la lei que autorizó al Gobierno para comprar las salitreras, no requiere un término de prueba, porque sus efectos se conocen por la naturaleza misma de aquellas leyes i por los datos estadísticos que ya se han relacionado con referencia a la produccion del salitre.

I principalmente porque, dentro de la facultad reservada al Gobierno, se comprende tambien la de calificar la fuerza mayor, desde que es la única circunstancia que puede influir en los plazos a que se refiere el artículo 20 del decreto de 26 de Octubre de 1871.

Este procedimiento no seria nuevo, porque ya el Gobierno del Perú, en uso de esta misma facultad, lo puso en práctica para declarar la caducidad de los privilejios acordados a Pickering i Orihuela en Junio de 1868 de que ántes se ha hecho referencia.

Estas mismas conclusiones son las que se adoptan en el informe de los señores Dávila Larrain i Guerrero.

En el capítulo III aparte 1.º de ese informe se dice:

«En el terreno en que ha quedado planteada la cuestion, la

« resolución que sobre el particular diere el Gobierno, no im-  
« portaria 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.

Se recuerda tambien la opinion del notable jurisconsulto don José Enjenio Vergara, en el dictámen que, como Ministro de Justicia, presentó al Gobierno, concluyendo por establecer que correspondia a los tribunales dirimir la cuestion pendiente en aquella fecha, cuando se hallaba pendiente aun el estado bélico.

Ese dictámen se emitió considerando la cuestion que entón-  
ces se discutia: *Campbell Jones i C.<sup>a</sup> pretendia entónces la  
construccion de un camino de fierro a lo que se opuso la Com-  
pañía.* Esta fué la cuestion que se consideró de carácter con-  
tencioso.

Pero ahora ya no se trata de eso, porque se abandonó toda  
gestion a ese respecto. Hoi se trata simplemente de que el Go-  
bierno ponga en práctica la facultad que le reconoce el artículo  
20 del decreto de 26 de Octubre de 1871, librando al pais de un  
monopolio perjudicial a los intereses de la industria i por consi-  
guiente al interes jeneral del Estado, recobrando así la completa  
libertad de accion en la administracion de aqueila provincia.

En cuanto al ejercicio de esta facultad, hai uniformidad com-  
pleta en todos los informes pasados al Gobierno, como igualmente  
la hai en cuanto a la caducidad del privilejio de 26 de Octu-  
bre de 1871.

No es exacto que en este punto haya division de opiniones, i  
para ello basta solo registrar los diversos informes.

La comision del Senado fué aún mas esplicita, como puede ver-  
se en el mismo informe que se incluye en los anexos de este im-  
preso bajo el núm. 10.

## §

## RESÚMEN DEL CAPÍTULO

Resumiendo lo espuesto en este capítulo, tenemos:

1.º Bajo la administracion peruana se acentuó ya una jurisprudencia, reconocida tambien por el Congreso, en la cual se declaró: que era facultad potestativa del Gobierno la declaracion de caducidad, cuya jurisprudencia la forman las resoluciones que hizo caducar los privilejios acordados a Costa i Pezet, despues la misma declaracion en los mismos privilejios acordados a Pickering i Orihuela. En este último caso se promovió la *cuestion de incompetencia del Gobierno i la existencia de fuerza mayor fundada en la guerra civil.*

Con todo, el Gobierno usando de sus facultades, desechó la fuerza mayor i declaró la caducidad (decreto de 10 de Junio de 1868, trascrito en el párrafo primero de este capítulo).

2.º Estas alegaciones de incompetencia en el Gobierno, que se opusieron por los concesionarios Pickering i Orihuela, dió lugar a las indicaciones del fiscal señor Ureta, dictaminando sobre la propuesta de Montero Hermanos, cuyo funcionario manifestó al Gobierno la necesidad de insertar en los nuevos contratos la cláusula de que: el Gobierno *conserva i ejercerá en los casos previstos en el contrato, su facultad de declarar la caducidad de las concessiones, a fin de que con argumentos de incompetencia no se eluda ni retarde la accion administrativa* (páj. 43 Documento de los Ferrocarriles de Tarapacá) cuya cláusula se insertó en los contratos con Montero Hermanos, aceptando éste i así los firmó.

3.º El Gobierno de Chile, que se sustituye al del Perú en estos contratos o concesiones, tiene que aceptar i ejercer la misma facultad que se habia ya ejercitado i que despues fué materia de cláusula especial en las mismas concesiones, aceptada i reconocida por el concesionario.

4.º Que la declaracion de caducidad reservada al Gobierno por las causas de no comenzarse los trabajos en el plazo acordado o



suspenderse los mismos trabajos durante un año, es la determinacion clara i evidente de que estas son las únicas causas tambien para la caducidad; tanto mas cuanto que la concesion de 26 de Octubre de 1871 no tenia ninguna otra sancion para obligar al concesionario a su cumplimiento; previniéndose ademas que, el plazo de un año de abandono, corresponde al mismo tiempo fijado para la conclusion. (Artículo 4.º, anexo núm. 3.)

5.º Que asi mismo lo ha entendido Montero Hermanos cuando ocurrió al Gobierno en 26 de Abril de 1872 solicitando próroga de los plazos acordados, la cual se le acordó como *término fatal para la conclusion definitiva de las obras*. (Anexo número 5.)

6.º Que no hai ni puede ver controversia judicial en la cuestion que se discute, porque Campbell, Jones i C.ª no reclaman derecho alguno para sí, reclaman simplemente el ejercicio de una facultad potestativa del Gobierno para concluir con un monopolio perjudicial a la industria en jeneral i al mismo interes público, usando para ello del derecho de peticion que se acuerda a todo habitante de Chile, por la Constitucion de la República, art. 12, núm. 6, inciso 4.º

7.º Que con la caducidad no se confiere, individualmente, ningun derecho a nadie, i solo se establece una situacion que deja libertad completa al Gobierno para adoptar las medidas que considere conducentes a la industria i al interes público, proponiendo al Congreso los proyectos que el interes comun i fiscal exijan, sin tener ya la limitacion impuesta por un monopolio injustificable.

8.º Que para hacer de esta declaracion de caducidad una controversia judicial, seria menester que el Gobierno renunciara a la facultad que le corresponde, para pasar a la condicion de litigante en juicio contradictorio, lo cual no es lícito ni podria hacerlo el Gobierno; pues de otra manera no habria un lejítimo contradictor en la controversia judicial, porque no se trata de un derecho individual o privado en favor de nadie, sino solo de la sancion única establecida en la concesion de 26 de Octubre de 1871 i espresamente reservada al Gobierno.

9.º Que la necesidad de un término de prueba para la justifi-

cacion de hechos que no se determinan, es del todo inatendible; porque la fuerza mayor que se arguye fundada en la lei del *estanco del salitre* i en la lei que *autorizó la compra de los establecimientos salitreros* no son ni pueden ser causa de fuerza mayor, ni por su naturaleza ni por sus efectos, como ya se demostró en el capítulo anterior, i que por lo tanto, no indicándose otras causas de fuerza mayor, la prueba no habria sobre qué hacerla recaer. Con ella no se puede alterar el testo de la lei, ni tampoco la estadística que acusa la produccion salitrera i su incremento en el período de esas leyes.

10. Que no debe considerarse ninguna opinion de informes anteriores, porque todos ellos recayeron sobre una cuestion compleja i distinta de la que ahora se discute; entonces se pretendia por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> la concesion de un derecho para construir un tranvía, a lo cual se opuso la Empresa de los ferrocarriles; mientras tanto ahora se trata simplemente del ejercicio de una facultad que corresponde al Gobierno para declarar la caducidad, sin que se pretenda obtener individualmente ninguna concesion.

Por consiguiente, las opiniones que se hubieren emitido, cualesquiera que sean, no tienen aplicacion al caso concreto que ahora se discute.

Con estos precedentes creo llegar a la conclusion cierta i evidente, que la declaracion de caducidad es de la exclusiva competencia del Gobierno i del todo ajena de la jurisdiccion de los tribunales de justicia.

## VIII.

### INTERESES QUE SE AFECTAN EN LA CUESTION DE CADUCIDAD

El representante del monopolio para dar curso a sus ideas en el tema propuesto, comienza por suponer inexactitudes i siempre en tono declamatorio.

Así en el tercer aparte, páj. 81 de su tercer memorandum dice:

«Habré de detenerme en esta faz de la cuestion que es de gran importancia, porque si la *concesion* que solicitan Campbell<sup>1</sup>

» Jones i C.<sup>a</sup>, hubiera de consultar intereses jenerales, ello po-  
 » dria inclinar el ánimo de V. E. en el sentido de la caducidad de  
 » los privilejios, como medio de favorecer la industria i las ren-  
 » tas fiscales.»

Un deber de educacion i sobre todo de respeto a V. E. me impide calificar con la dureza merecida esta afirmacion.

Ya se ha dicho i repetido hasta el cansancio: *que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> retiraron todas las solicitudes sobre permiso para construir vías férreas.*

En la páj. 36 de mi folleto sobre caducidad, cap. VII, se hizo la siguiente declaracion;

«Aquí debo declarar que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> como igual-  
 » mente don Tomas D. Wihtelegg, abandonan toda jestion ante  
 » el Gobierno para que se les autorice la construccion de vías  
 » férreas cuyo permiso habian solicitado.»

«Queda en pié *solamente la reclamacion para que se declare la*  
 » *caducidad*, de que ya me he ocupado. Por consiguiente, en la  
 » discusion precedente debe hacerse abstraccion completa de  
 » aquellas solicitudes, concretándose esclusivamente a la cues-  
 » tion de caducidad del privilejio, que, como ya lo he demostrado  
 » solo corresponde al Gobierno resolverla.»

Si esto no fuere aun bastante, sabe mui bien la Compañía que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> presentaron al Gobierno una solicitud de desistimiento de las peticiones para construir líneas férreas i al mismo tiempo la devolucion de todos los antecedentes, lo cual así se decretó.

Luego, pues, es completamente falso lo que se afirma por el representante del monopolio; i es mas falso aun que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> soliciten alguna concesion del Gobierno.

Repetiré, pues, por última vez: *lo único que se pide al Gobierno es la declaracion de caducidad del privilejio, sin solicitarse concesion de ninguna especie para Campbell Jones i C.<sup>a</sup>*

Por consiguiente, no existe lucha de ningun interes particular en contra del monopolio; lo que se va persiguiendo es colocar al Gobierno en condicion de apreciar libremente la situacion industrial de aquella localidad, haciendo desaparecer la limitacion i tambien la presion de un monopolio odioso.

Bajo ese régimen de libertad, vendrá entónces el estudio i la meditacion tranquila para que el Congreso pueda o no autorizar la construccion de nuevos caminos de fierro; pero para llegar a esta situacion, es menester concluir con un privilejio que ya no puede invocar razon de justicia ni de equidad para que se imponga a la industria i a la accion del Gobierno en su marcha administrativa.

Este es el objeto único que se va persiguiendo con la caducidad. ¿Lo entiende la Compañía?

Sin embargo se arguye (páj. 82, 3.<sup>or</sup> Memorandum): «La peticion de caducidad no tiene otro objeto que abrir la puerta a un ferrocarril entre las salitreras de «Agua Santa» i «Caleta Buena». Esa línea no vendria a unir ni poblaciones ni centros industriales ó comerciales: su esclusivo objeto seria unir con la costa algunas salitreras que actualmente están ya unidas por ferrocarril.»

Por toda contestacion debo solo recordar a V. E. que la caducidad no trae por consecuencia necesaria la autorizacion para construir ningun ferrocarril, *sino la libertad* en que se coloca al Gobierno para acordar en aquella localidad lo que mas convenga al interes jeneral del pais.

Si con la conclusion del privilejio ilegal, por demas en la actualidad, i la implantacion de un régimen de libertad, el Gobierno i el Congreso juzgaren conveniente autorizar la construccion de nuevos caminos de fierro, probablemente esa autorizacion podria recaer en favor de Campbell, Jones i C.<sup>as</sup> que se hallan en el centro de un canton salitrero, léjos de los estremos de la línea del ferrocarril i que por lo tanto pagan, con las oficinas de todo ese canton, un flete superior a las demas, estableciéndose así una desigualdad que solo sirve al interes del monopolio.

Si, como lo afirma la Compañía, con la caducidad se abre la puerta a un ferrocarril entre Agua Santa i Caleta Buena, ello podrá ser una realidad si es que el Gobierno i el Congreso lo estimen justo i conveniente a la industria.

La autoridad llamada a calificar esas ventajas, no seria por

cierto el criterio apasionado del representante del monopolio, para quien la prolongacion del estado actual de cosas se traduce solo por injentes valores que ingresan a la caja de la Compañia.

Ya es tiempo de que se abandone el fantasma que perturba al representante del monopolio i no se presente como tema de discusion concesiones que Campbell Jones i C.<sup>a</sup> no solicitan del Gobierno.

En la páj. 83 del tercer memorandum, la Compañia transcribe algunos trozos de la memoria de hacienda, para probar que Tarapacá goza actualmente de vías de acarreo mas ventajosas que las que tienen Antofagasta i Taltal.

La trascripcion no obstante, es mas bien contra producente, porque en el primer aparte, en el segundo período, se hace figurar como principal elemento de superioridad, aquello de disfrutarse *«pertenenias de caliche abundantisimo i de subida lei.»*

Concluye reconociendo que entre los recursos para mejorar la condicion productiva, *«el de las vías de comunicacion i transporte es uno de los mas eficaces.»*

Estoi de acuerdo con esa conclusion; i por eso es que la exclusion de otras vías es contrario al mejoramiento de la industria i solo protege las injentes sumas que se arrancan a ella favoreciendo el monopolio.

La concurrencia solo podrá reducir las a sus justos i equitativos límites, tal es tambien lo que opina la memoria del señor Ministro de Hacienda.

Se trascriben ademas algunos trozos de la memoria del señor Valdes Vergara ex-Jefe político de Tarapacá elevada al Gobierno en diciembre de 1883.

Este funcionario afirma que, solo en la época en que escribia su memoria, habian desaparecido las graves irregularidades de la administracion de los ferrocarriles i tambien su falta de material rodante para el acarreo.

Es perfectamente exacta esta afirmacion, i me complazco poder presentar a V. E. la prueba de las ventajas, solo de la posibilidad de la concurrencia, con los permisos que se habian pedido al Gobierno para la construccion de un tranvía.

Solo despues que se iniciaron estas jestioncs, la Compañía puso atencion i se preocupó de servir las necesidades del tráfico.

Antes de 1883 el servicio era pésimo i el material rodante mas que deficiente, como lo acredita el informe del señor ex-Jefe político don Antonio Alfonso (anexo N.º 8): en las oficinas quedaba gran cantidad de carga que no podia llegar a la costa, lo que era un gravísimo perjuicio para los industriales i el abuso mas injustificable de la Compañía.

Ese es el resultado solo del monopolio i de la falta absoluta de concurrencia.

Apenas se iniciaron ante el Gobierno de Chile peticiones para autorizar nuevas vías, se corrigió este abuso i falta de cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se acordó el monopolio; su efecto no se hizo esperar, i desde fines de 1882 ya la Compañía aumentó su material rodante i mejoró el servicio.

Hé aquí las ventajas, solo de la posibilidad de la concurrencia.

Esto mismo demuestra la conveniencia de llegar a la libertad de trasporte i concluir con un monopolio que ya no tiene base de existencia. Así el servicio mismo de la Compañía, no pudiendo ya escluir la competencia, se haria mejor i en condiciones equitativas.

Pero mientras el servicio del ferrocarril sea tal, que se tema la competencia de un tranvía que solicitó ántes Campbell Jones i C.<sup>ª</sup>, se prueba con ello la ineficacia del ferrocarril o que la provincia requiere mayor movimiento comercial e industrial.

Abolido el monopolio autorizado en 1871, quedaria siempre a Montero Hermanos o a la Compañía cesionaria, la preferencia que se le concedió por el art. 28 de la concesion de Junio de 1868. (Anexo núm. 1).

Esta preferencia seria siempre el indicador mas fiel que le trazaria el camino de la equidad i la conveniencia, hasta igualar, dentro de esos mismos límites, los gastos de acarreo en las diversas oficinas.

La competencia, con esa limitacion, es una ventaja inmensa para la Compañía, odiosa al monopolio, puesto que corrige en parte sus defectos; pero vuelve relativamente a la industria la fuerza vital que el privilejio esclusivo le anula.

Todo lo que la Compañía pretenda mantener mas allá de este límite, imponiendo su monopolio absoluto, es temerario, injusto i contrario a todo procedimiento sano, dentro de la verdadera conveniencia i del lucro.

## §

En la páj. 85 del tercer memorandum se arguye: «La línea » proyectada por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> produciria una rebaja en » los fletes que hoi pagan Agua Santa, Tres Marias i alguna » otra salitrera contigua a estas, i esa reduccion de fletes coloca- » ria a los dueños de esas salitreras en condiciones ventajosas » para atender la produccion de sus oficinas i hacer competencia » formidable a todas las salitreras de Tarapacá i a todas las de » Antofagasta i de Taltal».

Suponiendo esa hipótesis, pueril como lo demostraré, la Compañía ofrece, como correctivo de ese mal en perspectiva, su monopolio; ella se considera autorizada para esquilmar a los industriales, pues no acepta que se haga alteracion en su monopolio, es la vara santa para colocar en órden a los salitreros e impedir la competencia, ruinoso, segun ella, para industriales de otras provincias.

Jamas se le habrá ocurrido a cerebro humano correjir las desigualdades de la industria con un monopolio a favor de una empresa particular, esto es lo mas absurdo que es posible imaginar.

Si la vía proyectada por Campbell Jones i C.<sup>a</sup> conviene o no a la industria en jeneral, es cuestion que por decoro no deberia haber tocado la Compañía, en defensa de su monopolio.

Sobre todo ese interes mezquino i apasionado, hai un juez superior que resolverá esa cuestion cuando llegue el caso de discutirse, para eso es el Gobierno i el Congreso.

Entre tanto, por ahora no se trata de eso, como ya lo he repetido hasta el cansancio; la caducidad del monopolio, es colocar al Gobierno i al Congreso en completa libertad para resolver con estudio el problema financiero para el fisco, i tambien para la conveniencia industrial.

El representante del monopolio tanto se perturba cuando divisa la posibilidad de la concurrencia, que se condena con sus propias citas.

Trascribe en la pág. 86 de su memorandum, la opinion de un financista que restringe o mas bien combate los derechos de esportacion i que a pesar de eso, los acepta i aconseja en casos de artículos únicos.

Eso es justamente lo que se ha sostenido por mi parte: *sea el Estado quien corrija los excesos en la produccion i precenga sus inconvenientes por medio del impuesto*, pero no se imponga como correctivo la existencia de un monopolio a favor de una empresa particular, so pretexto de establecer la igualdad de los gastos de transporte.

Igualdad! ¿Cuánto pagan a la Compañía las oficinas del canton de Negreiros i de Huara, solo por fletes, con todos los inconvenientes del despotismo que se gasta en todo monopolio? El minimum es de 45 centavos quintal español.

¿Cuánto pagan las oficinas del canton de la Noria i Sal de Obispo? Mucho ménos.

Luego la verdad es que la supresion del monopolio abatiria necesariamente los fletes reduciéndolos a sus justos límites. ¿Cuánto dejaria de ganar la Compañía? Indudablemente alguna suma gruesa, que en cambio la podria utilizar la industria o el Estado elevando el impuesto.

Se arguye tambien con el acuerdo de los salitreros concertado en Junio del presente año para limitar la produccion.

Esto condena las doctrinas del representante del monopolio: porque se le presenta la prueba práctica de que los abusos en la produccion industrial se corrijen por la industria misma, sin la intervencion de un elemento extraño.

Falta solo que se le ocurra a la Compañía sostener: que ese acuerdo es uno de los beneficios del monopolio.

Si el acuerdo importa el reconocimiento de haber excedido la produccion a las exigencias de la demanda, el correctivo se ha producido por el mismo acto económico, limitándose la produccion a las proporciones relativas al consumo.

Es mas que absurdo pensar que estas irregularidades económi-



cas se corrijan por reglas estrañas a los mismos principios de economía; sería lo mismo que pretender introducir la circulación metálica mientras exista la enorme desigualdad en el cambio.

Por consiguiente, no puede afirmarse de una manera absoluta que el interes jeneral de la industria salitrera consiste, no en fomentar, sino en restringir la producción.

Eso es mui relativo.

El problema económico, no lo podrá rasolver jamas la Compañía, aplicando las orijinales i ventajosisimas doctrinas económicas que ha desarrollado en defensa de su monopolio.

No me ocuparé mas en contestar la manía que ha tomado el representante del monopolio para imaginarse que se halla en discusión una solicitud de Campbell Jones i C.<sup>a</sup> solicitando autorización para construir un camino de fierro de Agua Santa a Caleta Buena. Todo el esfaerzo de su dialéctica económica lo ha concentrado para combatir algo que ni siquiera se halla en discusión. Ahora se trata solo, esclusivamente de la caducidad, como ya se ha repetido tantas veces.

Por consiguiente sería tiempo perdido empeñar debate sobre algo que no existe.

### §

En la páj. 91 del memorandum de la Compañía se trascribe parte del informe que el señor Jefe Político de Tarapacá ha elevado al Gobierno sobre esta cuestion.

Este funcionario insinúa la siguiente proposicion:

«¿Hai conveniencia pública en favorecer la apertura de caletas *que diseminan las poblaciones; que debilitan la vijilancia administrativa; que suprimen las ciudades?*»

Asusta, solo leer este interrogante; parece que, tras de la caducidad, hubiese algun poder misterioso, aterrante que haya de producir todo ese trastorno.

¿Que caleta se habria con declarar la caducidad del monopolio? Si el Gobierno cree conveniente ordenarlo respecto de algu-

nas, es de suponer que no lo haga obedeciendo a una causa perturbadora. I no necesito demostrar que, sin un decreto del Gobierno, ninguna caleta se habrará al comercio.

Luego ¿cuál podria ser la causa de tanta alarma de parte del señor Jefe Político?—Confieso que no la comprendo.

Se dice tambien:

«*Que se debilita la vijilancia administrativa; que se suprimen a las ciudades.*»

La verdad es que todo esto perturba; porque no se comprende que, para apoyar la subsistencia de un monopolio, se supongan acontecimientos verdaderamente aterrantes, presentándolos como una consecuencia directa de la declaracion de caducidad, cuando la existencia de ellosolo puede derivarse de la voluntad del Gobierno.

¿Que relacion tiene la caducidad con los actos administrativos que autorice el Gobierno?

¿I por qué con la caducidad pueden suprimirse ciudades?

¡I todavía habré de ocuparme de este informe! En la misma trascripcion ya relacionada, en el aparte 3.º, segundo período se llega a la siguiente conclusion.

«Ella (la caducidad) importaria una *alteracion violenta de las condiciones de trabajo* que se formalizaron con el tiempo, pero «despues de *fuertes sacudimientos i de dolorosas liquidaciones.*»

¿Por qué toda esta perturbacion? ¿Cuál podria ser la razon de ella?

Desde que se la presenta como un efecto directo i necesario de la caducidad del monopolio, analicemos lo que esta significa.

Supongámosla ya declarada. Con ella no se autoriza ninguna construccion de ferrocarril, por dos razones: 1.º porque no se solicita i 2.º porque esa autorizacion incumbe solo al Congreso otorgarla.

En cuanto a la propiedad de las distintas oficinas i el trabajo que en ellas se haga, no tiene relacion de ninguna clase.

En cuanto a transporte o acarreo, tampoco; puesto que con la caducidad no se altera la vía existente ni se introduce modificacion alguna en ella.

El único efecto que produce es el siguiente: 1.º Dejar las cosas como estan en cuanto a propiedad, trabajo, produccion etc., etc.; 2.º Concluir un privilejio; i como consecuencia necesaria, *colocar al Gobierno en libertad de estudiar la verdadera situacion económica e industrial* de aquella gran fuente de riqueza; i asi proponer al Congreso las medidas que consulten solo el interes del estado en relacion con la conservacion i explotacion de aquella riqueza. sin que tales proyectos pudiesen ser limitados por la presion del monopolio; 3.º Este seria el efecto inmediato i mas eficaz: la Compañía tendria que abatir sus tarifas, porque ya es posible se autorize la competencia de una nueva vía.

Tales son los efectos capitales i quizas únicos que produciria la caducidad.

Si ellos son así. ¿En que podría consistir la perturbacion violenta de las condiciones de trabajo?

Cualquiera que friamente considere los efectos de la declaracion de caducidad que se solicita, indudablemente que no podrá temer ni remotamente la alteracion que supone el señor Jefe Político de Tarapacá.

Tal es la situacion grave i alarmante que se presenta al Gobierno para indicarle en conclusion, las conveniencias de un arreglo, ganando ventajas para el interes fiscal.

No se comprende cuales sean las ventajas que haya imaginado el señor Jefe Político, i voi a entrar en un ligero exámen en vista de los términos del privilejio.

Desde luego tenemos el artículo 12 (anexo N.º 3):

«Durante el término del privilejio *no se impondrá a la empresa ningunas contribucion ordinaria ni extraordinaria.*»

¿Esta será la ventaja fiscal de conservar el privilejio?

No se arguya que la Empresa paga contribucion. Es cierto que durante la ocupacion bélica se mandó pagar la contribucion municipal que establecia la lei peruana. La Compañía protestó de esto i en el Ministerio de Hacienda se halla el espediente que al efecto se tramitó i aun está pendiente su resolucion.

De manera que el Fisco tiene en perspectiva una demanda en que se le exige la devolucion de lo pagado por contribucion indebida, en conformidad al artículo 12 ya citado.

¿Será esto otra ventaja para conservar el privilejio?

Mui a mi pesar me veo en la necesidad de combatir el informe del señor Jefe Político; pero creo de mi deber rectificar algunas equivocaciones graves i que las atribuyo a simple error de concepto.

A foja 26 vuelta del informe orijinal, se establece lo que siguiente:

«La concesion de 1871 le habia impuesto la obligacion de *« construir los ramales que fueren necesarios.»*

En esta trascripcion del privilejio se suprime un complemento que es indispensable para la sana intelijencia de la obligacion impuesta a Montero Hermanos, al otorgársele la concesion privilegiada.

El artículo 1.º dice así:

«Montero Hermanos quedan comprometidos a construir por *« su cuenta..... las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las damas salitreras de la provincia « de Tarapacá.»* (Anexo número 3.)

Lo que suprime, pues, el señor Jefe Político, es justamente toda la base de la concesion; i si se hubiere tomado la molestia de consultar la solicitud i decreto de prórroga del plazo en que deberia concluirse la obra de las ramificaciones, por cierto que no habria incurrido en el error de concepto que le rectifico.

A foja 42 al fin, último aparte del informe orijinal se dice:

«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.»*

Desde luego no es exacto que Montero estuviese en posesion

del privilegio en 1872, que es la fecha a que se refiere. Entónces tenia solo el título para adquirir el privilegio, si es que daba cumplimiento a las condiciones impuestas.

Ademas se fracciona los efectos de la concesion afirmándose que permanece bajo del monopolio o del privilegio de 1871, todos los ramales del ferrocarril que se hubieren construido dentro del plazo.

Esto es un error que no es posible dejarlo sin rectificacion, i es tan manifiesto, que a la Compañía jamas se le ha ocurrido argüir semejante derecho.

Como base de rectificacion basta solo recordar el artículo 4.º de la concesion de 26 de octubre de 1871 (anexo núm. 3); i como una esplicacion terminante del mismo coaccionario, la solicitud de próroga del plazo para la construccion de las ramificaciones, i el decreto que autorizó dicha próroga (anexo núm. 5.)

La lectura de ese documento, concordándola con el artículo citado ántes, harán comprender que el plazo era uno solo para la *conclusion definitiva de todas las ramificaciones*.

De manera que esa concesion, no era para privilegiar uno o dos ramales; era condicion necesaria i obligada para adquirir el privilegio; por consiguiente su falta de cumplimiento hacia incurrir en caducidad todo el privilegio, sin que fuese posible ni lleito circunscribirlo a una o mas oficinas.

De aquí es que, comprendiéndolo así el mismo Montero Hermanos, aceptó se insertase en su concesion el artículo 20 que reconoce al Gobierno la facultad de declarar la caducidad, «siempre » que no se comiencen las obras en los plazos estipulados, o se » *suspendan los trabajos durante un año.*»

Así tenemos que la suspension de trabajos durante un año es causal de caducidad *para todo el privilegio*; mal se comprende entónces que, concurriendo esa causal, se fraccione] los efectos de la caducidad, limitándola a todos aquellos ramales que no se hubieren construido dentro del plazo acordado.

Dentro de los términos de la concesion, tiene que aceptarse necesariamente la caducidad total del privilegio; pero en ningun caso la caducidad parcial; no es posible aceptar un término medio.

Luego, pues, la tercera conclusion a que llegó el señor Jefe

Político en su informe, es del todo inadmisibile; porque en ella declara que el privilejio de 26 de octubre de 1871 subsiste en una corta estension habiendo caducado en lo demas.

Eso es inaceptable como ya lo he demostrado.

Si se cree que ha concurrido la causal de caducidad o sea la suspension de los trabajos durante un año, debe aplicarse su efecto a la caducidad de todo el privilejio, porque ese es el testo de la estipulacion.

Muchas otras rectificaciones podria manifestar, pero ya seria un trabajo demasiado largo; para el efecto, basta con las rectificaciones hechas.

### §

Se objeta la conveniencia de la prolongacion de la línea a Bolivia i se arguye para combatirla: que ella privaria al país de un mercado seguro para sus productos; que desviaria hácia los puertos de Tarapacá los productos bolivianos que trata de dirijir hácia Antofagasta el ferrocarril de ese nombre, perjudicando al Fisco chileno que garantiza un seis por ciento de un capital alzado.

Se recuerda tambien en apoyo de estas afirmaciones la importacion de frutos chilenos para el consumo de esa provincia.

Solo un desconocimiento absoluto de la situacion jeográfica de Bolivia i tambien de su inmensa riqueza, podria disculpar afirmaciones que se condenan con la nocion mas elemental de los principios económicos.

Tambien es preciso no darse cuenta del gran movimiento comercial que desarrollaria una línea férrea que ponga en comunicacion un país rico inmensamente, dando salida a sus productos a la costa; i por último no meditar un momento en la importacion que eso mismo llamará.

Al lado de todo este, es un factor nulo el valor de lo que ahora se importa en productos chilenos.

Si con un ferrocarril pudiere abaratare los consumos en toda aquella provincia hasta igualar su condicion con los demas pueblos de la República, solo esta ventaja reportaria un inmenso

beneficio al país sin que eso pueda causar disminución en la importación de sus productos.

Si ya no se tuviera la experiencia de las enormes ventajas de una vía fácil de transporte i comunicacion, podria disculparse todavia la objecion al trabajo de aquella línea férrea; así como se disculpaba a ciertos agricultores que resistieron tenazmente la construcción del ferrocarril de Valparaíso a esta capital.

En el grado de progreso a que ya se ha llegado, no es posible prestar atención seria a doctrinas que solo podrian haberse discutido tres cuartos de siglo mas atras.

Segun esto, el defensor del monopolio condenaria tambien el ferrocarril trasandino, por aquello de que pudiere disminuir la importación por Valparaíso.

Es la negación mas absoluta del progreso a que se ha llegado, el sostener la inconveniencia de la prolongación del ferrocarril de Iquique a Bolivia; i con tanta ménos razon, cuanto que su construcción, en la concesion acordada, no impone responsabilidad ni gravámen alguno al Estado.

Concluyo, pues, manifestando a V. E. que, con la caducidad, no se introduce perturbación de ninguna especie en la industria salitrera; que por el contrario, ella coloca al Gobierno en la libertad de emprender estudios para consultar el mejoramiento de la industria i a la vez el incremento del interés fiscal, acordando así libremente lo que mas convenga.

Con la caducidad desaparece tambien la liberación de todo pago de contribucion de que ahora se exige la Empresa a virtud del artículo 12 de la concesion de 26 de Octubre de 1871 (anexo número 3); se establece mejor servicio en el transporte i un precio equitativo en las tarifas que se cobren.

I por último, concluiria un monopolio para sustituirlo con las medidas que el Gobierno i el Congreso autorizen, ya sean para limitar la producción del salitre, ya para igualar los costos con que éstos se produzcan, lo que por cierto puede traer ventajas al Gobierno, que ahora solo aprovecha la Empresa del monopolio. **—** Concluye la Empresa con una declaración solemne de que se hará un deber de atender todas las indicaciones dirigidas a favorecer a la jeneralidad de los productores.

Desde que se hizo posible la caducidad, por las gestiones iniciadas, se operó completa modificación en el servicio del transporte; mejoró su material rodante aumentándolo ya en condiciones de poder servir a las exigencias del acarreo, lo que ántes jamas se obtuvo. He aquí uno de los efectos prácticos de la sola posibilidad de la concurrencia.

Si llegare a desaparecer este aguijón para la Empresa, la experiencia anterior autoriza para dudar de su promesa solemne.

En esta virtud,

A V. E. suplico se sirva tener presente las consideraciones espuestas i declarar, sin mas trámites, la caducidad del privilegio otorgado a Montero Hermanos en 26 de octubre de 1871, denegando en consecuencia la escepcion de incompetencia que se arguye para que pase a los tribunales de justicia, el ejercicio de una facultad que es propia i esclusiva del Gobierno.

H. ZASARTU  
Abogado

CÁRLOS SWINBURN.  
Mandatario jeneral de Campbell Jones i C.\*

---



# A N E X O S .

---

## ANEXO N.º 1

Decreto supremo aprobatorio.

*Lima, Julio 11 de 1868.*

Visto este expediente, de conformidad con el dictámen fiscal que antecede, i siendo la propuesta de don Ramon Montero i Hermanos la mas favorable a los intereses públicos i del fisco; en uso a la autorizacion concedida al Gobierno por el Congreso de 1864 para la construccion de un ferrocarril entre Iquique i las salitreras de la Noria, i con el voto del consejo de Ministros; acéptase la mencionada propuesta de don Ramon Montero i Hermanos, bajo las bases i condiciones siguientes:

1.º El Gobierno concede a don Ramon Montero i Hermanos el derecho de construir un ferrocarril *desde* el puerto de Iquique *a las* salitreras de la Noria, en la provincia de Tarapacá, *sobre el cual* gozarán de privilejio exclusivo por el término de veinticinco años. Pasados éstos, la empresa conservará la propiedad del camino por cuerenta años mas sin privilejios.

2.º Don Ramon Montero tendrá el derecho de formar en el pais o en el estranjero una sociedad que se denominará *Compa-*

*ña del Ferrocarril de Iquique a la Noria*, i la cual gozará de todos los derechos i privilejios que tienen ahora i se acuerde en adelante a esta clase de asociaciones.

3.<sup>a</sup> se ofrecerán en el Perú i durante tres meses quinientas acciones de a mil soles cada una, haciéndose esta convocatoria en los periódicos.

4.<sup>a</sup> Durante el término del privilejio no se permitirá establecer otro ferrocarril entre el puerto de *Iquique* i las salitreras de la *Noria* en la provincia de Tarapacá.

Vencido el plazo de la concesion, es decir, cumplido los sesenta i cinco años, pasará el camino a ser dominio del Estado. El término principia a contarse desde que sea entregada al tráfico la línea.

5.<sup>a</sup> El camino será de una sola vía i el ancho de esta será de cuatro piés ocho i media pulgadas (medida inglesa) entre rieles. El camino se construirá con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando ménos sesenta libras por yarda lineal, i tanto éstos como los durmientes, máquinas, carros, etc., serán de la mejor calidad.

6.<sup>a</sup> El Gobierno concede gratuitamente a la empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril i sus dependencias. Si la empresa necesitase algunos terrenos municipales o de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de espropiacion forzada.

7.<sup>a</sup> Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas i demas útiles para construir, reparar o conservar el camino quedan exceptuados de todo derecho fiscal i municipal durante todo el tiempo del privilejio, así como los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores durante la construccion del camino.

8.<sup>a</sup> La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea, i los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir con tal que no se opongan a las leyes del país. Las autoridades de la provincia prestarán a la empresa el apoyo necesario para conservar el orden entre los trabajadores.

Los trabajadores i empleados en el ferrocarril quedarán es-

ceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, respecto de los peruanos.

10. *No se exigirá a la empresa ninguna contribucion ordinaria o extraordinaria durante el tiempo del privilegio.*

11. Se permite a la empresa construir en el puerto de Iquique un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones que la aduana de aquel puerto tenga a bien determinar para seguridad de los intereses fiscales.

12. La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de todos los materiales, útiles i víveres destinados al ferrocarril i para el transporte de ellos a sus almacenes.

13. El máximo 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.

Pasajes: de primera clase, cinco centavos. Id. de segunda clase, tres centavos. Con arreglo a esta base la empresa formará la tarifa que será sometida a la aprobacion del Gobierno.

14. Las tropas, los empleados civiles i militares que marchen en comision del servicio i las balijas del correo i sus conductores, se trasportarán grátis.

15. La empresa no será responsable de los daños o perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas o mercaderías, pero si fueren causados por culpa o negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de éstos. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas a los empleados de la empresa, se perdiesen por culpa de éstos, la empresa indemnizará su valor a los respectivos dueños.

16. Don Ramon Montero i Hermanos i la compañía que puedan éstos organizar tendrán el derecho de transmitir en el todo o en parte sus derechos al camino por cualquier contrato. Este derecho se estiende a los demas que son accesorios a la libre propiedad. *La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno*, i si si verificase en favor de extranjeros, se sujetarán éstos a las leyes del país, sia poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

17. El Gobierno concede a la empresa de una manera absolu-

ta e incondicional, en virtud de la disposicion lejislativa de quin- ce de octubre de mil ochocientos sesenta i cuatro, *la garantia nacional del interes de siete por ciento sobre el capital de dos millones de soles i por el término del privilejio*. La garantía comen- zará a correr por la tercera parte del capital señalado, tan pron- to como estén concluidas doce millas del camino; correrá por las dos terceras partes cuando hayan veinticuatro millas concluidas, i se hará efectiva sobre todo el capital cuando el ferrocarril esté definitivamente concluido. Queda afecto con especialidad a la se- guridad de esta garantía, el sobrante de las ventas de huano que se hagan en Europa, despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, conforme a las contratas vi- jentes.

18. Para fijar el producto líquido aplicable al interes del ca- pital invertido en la construccion del ferrocarril, se deducirán de las entradas jenerales los gastos de explotacion, conservacion i reparacion que se fijan en los siguientes:

1.º Sueldos de un director en Iquique o la Noria, un ingeniero o inspector, un tenedor de libros i demas empleados subalternos para la administracion i contabilidad, i el número de maquinis- tas, guardas i operarios que exige el servicio de todo ferro- carril; i

2.º Los gastos de combustibles, aceite i demas artículos de consumo diario, i cuantos desembolsos sean precisos para refac- cionar, reponer los daños o pérdidas que sufra la línea, sus ofici- nas i el material rodante.

19. El déficit por el cual queda responsable el erario será pa- gado a la empresa en Lima, o en letras sobre Lóndres, a volun- tad del Gobierno i al cambio corriente, cada seis meses, i treinta dias despues de haber presentado la cuenta.

20. Luego que el camino produzca mas de un diez por ciento anual de beneficio neto, *el exceso se entregará al Estado hasta reembolsarle de las cantidades que hubiera adelantado para pa- gar la garantía*.

21. La garantía cesará si el ferrocarril produce mas del siete por ciento por dos años consecutivos, sin perjuicio de pagar al Estado lo que hubiese cubierto por Garantía.

22. El Gobierno tendrá derecho de nombrar un interventor residente en Iquique, para inspeccionar la contabilidad i examinar los balances semestrales que deben hacerse el treinta de junio i el treinta i uno de diciembre de cada año, con vista de los libros de la empresa.

23. Todas las cuestiones que se susciten entre el Gobierno i la empresa se someterán a la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado i otro de la empresa, i en caso de discordia se nombrará de comun acuerdo un tercero dirimente, cuya resolucion será definitiva.

24. El ferrocarril de Iquique quedará sujeto a las leyes i reglamentos jenerales que se dicten respecto del arreglo i policia de los caminos de fierro de la República.

25. Don Ramon Montero i Hermanos se comprometen a comenzar la obra del ferrocarril *dentro de seis meses* contados desde la fecha en que le sea entregado el trazo final, i a concluirlo *treinta meses* despues de haberlo comenzado.

26. Si se suspendiesen los trabajos durante un año, Montero perderá de hecho los privilejios que se le conceden. Tanto este caso como los de la cláusula anterior no tendran efecto si ocurren casos fortuitos o de fuerza mayor.

27. Montero i Hermanos se comprometen a constituir ántes de treinta dias contados desde el otorgamiento de la escritura, una fianza de cuarenta mil soles, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, o por la garantía de diez fiadores de cuatro mil pesos cada uno. Esta fianza se hará efectiva en el caso de que Montero i Hermanos falten a las condiciones anteriormente estipuladas.

28. La empresa tendrá *la 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.*

29. En el caso de que se trate de construir un ferrocarril entre la República de Bolivia i la provincia de Tarapacá, el Gobierno podrá estipular que se ponga en conexion con el de Iquique i la Noria, a fin de que éste pueda servir de base a aquél.

30. Montero i Hermanos *reconocen en el Gobierno el derecho*

*de declarar la caducidad de este contrato en los casos a que se refieren las cláusulas 25 i 26.*

31. Queda tambien establecido que cualesquiera linea puede atravesar las de esta empresa a fin de continuar su propio curso, pero llenando todos los requisitos de seguridad que se observan en estos casos.

Pase al Ministro de Hacienda para que ordene que la Tesoreria departamental haga estender la correspondiente escritura. Comuníquese i publíquese.—Una rúbrica de S. E.

LA-FUENTE.

---

ANEXO N.º 2

Ferrocarril de Pisagua.

CONCESION MONTERO HERMANOS.

*18 de Mayo de 1869.*

Visto este expediente i teniendo en consideracion:

1.º Que es un deber del Gobierno prestar toda proteccion a las líneas férreas que puedan establecerse en el territorio de la República;

2.º Que este es un deber aun mas imperioso cuando dicha proteccion puede prestarse sin gravámen ninguno al fisco i consultando los intereses del comercio i el desarrollo de la riqueza pública;

3.º Que siendo la industria salitrera de la provincia de Tarapacá una de las mas valiosas que tiene el pais, es conveniente ofrecerle todo jénero de facilidades para su progreso i acrecentamiento;

4.º Que con motivo del descubrimiento de las nuevas salitreras en la costa de Bolivia, el salitre del Perú para que pueda sostener una competencia ventajosa, tiene necesidad de abara-

tarse en su producción, lo que tendrá lugar con la construcción del ferrocarril que se propone;

5.º *Que don Ramon Montero i Hermanos se hallan en actual goce del derecho de preferencia para construir los ferrocarriles de la espresada provincia, de conformidad con el dictámen fiscal cuyo fundamento se produce, i en uso de la autorizacion que al Gobierno conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 i 15 de Enero del presente año, se acepta la propuesta precedente de don Ramon Montero i Hermanos, bajo las bases i condiciones siguientes:*

1.ª El Gobierno concede a don Ramon Montero i Hermanos 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; sobre el cual gozarán de privilejio esclusivo por el término de veinticinco años mas, pasando despues a ser dominio del Estado con todos sus útiles i enseres.

2.ª La empresa construirá el espresado camino a su costa i sin que el Gobierno asuma ni reconozca *responsabilidad alguna para garantía, adelanto, préstamo u otro título.*

3.ª Se principiará la construcción del ferrocarril seis meses despues de otorgada la escritura, i la línea principal será concluida treinta meses despues de comenzada la construcción, salvo casos fortuitos de guerra civil o esterior, inundaciones, terremotos, o de fuerza mayor, etc.

4.ª El proponente tendrá el derecho de organizar una compañía anónima que se denominará «Compañía del Ferrocarril de Pisagua», la cual gozará de todos los privilejios i derechos que tienen ahora i los que en adelante se acuerden a esta clase de asociaciones.

5.ª El Gobierno concede a la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril i sus dependencias. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia o de particulares, el Gobierno facilitará su adquisición por los medios que determinan las leyes para los casos de espropiación forzada.

6.ª Quedarán esceptuados de todo derecho fiscal o municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes i demas útiles para construir, conservar i reparar el camino.

7.ª Estando destinado principalmente este ferrocarril a la conduccion del salitre del interior a la costa, la empresa adoptará para la vía el ancho de tres piés, seis pulgadas, medida inglesa, entre rieles, i tanto éstos como las máquinas, durmientes, etc., serán de la mejor calidad.

La línea podrá tener dos vías donde el tráfico lo exijiese.

8.ª La empresa tendrá el derecho de construir un muelle en el puerto de Pisagua para su uso particular i embarque del salitre, miéntras el Gobierno construya el suyo o por convenio de partes se tome el de la empresa.

9.ª *No se exijirá a la empresa ninguna contribucion extraordinaria durante el tiempo del privilejio.*

10. La empresa podrá introducir peones del estranjero para el trabajo de la línea i las contratas que con ellos se celebren se harán cumplir, siempre que no se opongan a las leyes del pais.

Las autoridades prestarán a la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores i hacerles cumplir sus deberes.

Para el servicio en los puertos, la empresa podrá emplear sus propios peones.

11. Los trabajadores i empleados del ferrocarril quedarán esceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra nacional.

12. El proponente o la compañía que organice, tendrá el derecho de transmitir en el todo ó en parte sus derechos al camino para cualquier contrato. Esta facultad se estiende a los demas derechos que son accesorios a la libre propiedad.

Si la trasmision se hiciese en favor de estranjeros, se sujetarán éstos a las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

13. El máximum de la tarifa que habrá de observarse por la empresa será igual a la del ferrocarril de Iquique, es decir: fletes, cada quintal de carga uno i medio centavo por milla; pasaje de primera clase, cinco centavos por milla, de segunda, tres centavos.



14. Las tropas, los empleados civiles o militares que marchen en comision del servicio, i las balijas del correo i sus conductores se trasportarán grátis.

15. La empresa ns será responsable de los daños i perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas o mercaderías; pero si fuesen causados por culpa o negligencia de un dependiente, la responsabilidad pecuniaria será de la compañía. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, se perdiesen por culpa de dichos dependientes, la empresa indemnizará su valor a los respectivos dueños.

16. Treinta dias despues de otorgada esta concesion, el proponente constituirá una fianza de veinte mil soles, que se hará efectiva en el caso de que falte a las condiciones estipuladas.

17. La empresa formará sus reglamentos i los someterá a la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlos.

18. Cualquiera línea puede atravesar la de la empresa a fin de continuar su propio curso; pero llenando todos los requisitos de seguridad i sin que se impida en ningun caso el curso ni de la una ni de la otra.

19. Antes de entregarse la línea al servicio del público se practicará un reconocimiento por dos ingenieros para acreditar su seguridad i conveniente construccion.

20. Montero i Hermanos reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato, siempre que no se comience la obra en el plazo estipulado en la cláusula 3.<sup>a</sup> o se suspenda el trabajo durante un año.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesorería Departamental haga estender la correspondiente escritura.

Comuníquese i publíquese.—Rúbrica de S. E.

FERREYROS.

## ANEXO N.º 3

Decreto supremo concediendo a Montero Hermanos la prolongacion del ferrocarril de Iquique a la frontera de Bolivia.

## DECRETO SUPREMO.

Lima, Octubre 26 de 1871.

Vista la presente solicitud de Montero Hermanos pidiendo se les conceda permiso para *construir ramificaciones que pongan en comunicacion el distrito de la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá i para prolongar la linea principal hasta la frontera sur de la vecina República de Bolivia*; i teniendo en consideracion que el Gobierno debe prestar cuantas facilidades sean necesarias i estén en sus facultades para el ensanche de las vías férreas que tan eficazmente contribuyen al bienestar i desarrolló de los pueblos; que con las ramificaciones proyectados por Montero Hermanos se dá fácil salida a los productos de todos los distritos salitreros de la provincia de Tarapacá, poniendo a sus industriales en igual condicion a los de la Noria i Sal de Obispo; que la *prolongacion del camino de la Noria hasta la frontera de Bolivia abaratará la subsistencia en dicha provincia por la facilidad con que proporcionará el acarreo de artículos de consumo que abundan en aquella República i proporcionará trabajadores que impulsen la industria salitrera*; de conformidad con el dictámen del fiscal de la Excm. Corte Suprema de Justicia, *accédese a la enunciada solicitud bajo las bases i condiciones siguientes*:

1.º Montero Hermanos quedan comprometidos a construir por su cuenta i sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantía, préstamo, adelanto u otros títulos las ramificaciones necesarias para poner en *comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, i la prolongacion de la linea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas convenga*, para que de allí puedan llevarse a los departamentos del sur de aquella República.

2.<sup>a</sup> A los noventa i nueve años, contados desde que estos ferrocarriles se pongan en explotacion, pasarán con todos sus útiles i enseres a ser de la propiedad i dominio del Estado, obligándose los empresarios a entregarlos en estado de servicio.

3.<sup>a</sup> El Gobierno concede a la Empresa, para la explotacion de los mencionados ferrocarriles, *privilegio* 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 vía, 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.

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.

5.<sup>a</sup> Los empresarios quedan comprometidos a mandar practicar por ingenieros competentes los estudios necesarios para la prolongacion del ferrocarril de la Noria a la frontera de Bolivia i a presentarlos en su oportunidad al Gobierno para su aprobacion, sin cuyo requisito no podrán iniciarse los trabajos.

6.<sup>a</sup> Montero Hermanos quedan así mismos obligados a dar los pasos convenientes cerca del Gobierno de Bolivia para designar con su acuerdo el punto a que debe dirigirse la prolongacion del ferrocarril de la Noria, comunicando oportunamente el resultado al Gobierno, para que, si lo estima conveniente, preste su aprobacion.

7.<sup>a</sup> En consideracion al tiempo que demandan las diligencias de la cláusula anterior i los trabajos preliminares de que se ocupa la quinta, el término para principiar la prolongacion de la línea a la frontera será de *dos años* i de *cuatro* para su conclusion, contados ámbos desde la fecha del otorgamiento de la escritura, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor.

8.<sup>a</sup> Los proponentes tendrán el derecho de organizar una compañía anónima que se denominará «Compañía del ferrocarril de la Noria a Bolivia», la cual gozará de todos los derechos que

tienen ahora i que en adelante se acuerden a esta clase de asociaciones.

9.º El Gobierno concede gratuitamente a la Empresa, tanto para las ramificaciones de la Noria como para la prolongacion de este punto a la frontera de Bolivia, todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para aquellos ferrocarriles i sus dependencias. Si se necesitasen algunos terrenos municipales, de beneficencia o particulares, el Gobierno facilitará a la Empresa su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de espropiacion forzada, siendo de cuenta de los empresarios el abono de su importe.

10. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal, municipal, de puerto o de muelle, *durante el término señalado* para la construccion de los espresados ferrocarriles, las máquinas, carros, rieles, durmientes i demas útiles i enseres necesarios para su construccion, conservacion o reparacion.

11. Queda al arbitrio de la Empresa el adoptar para las vías el ancho que estime conveniente, i donde el tráfico lo exija podrá establecer vías dobles, empleando materiales de la mejor calidad.

12. *Durante el término del privilejio no se impondrá a la Empresa ninguna contribucion ordinaria ni estraordinaria.*

13. La Empresa podrá introducir peones del estranjero para el trabajo de las líneas, i los contratos que con ellos se celebre se harán cumplir por las autoridades del pais en cuanto no se opongan a las leyes de la República, debiendo las mismas autoridades prestar a la Empresa el apoyo necesario para la conservacion del órden de dichos trabajadores. Para el servicio de los puertos, la Empresa podrá emplear sus propios trabajadores sin contravenir a los reglamentos respectivos.

14. Los trabajadores i empleados de la Empresa quedan exceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra para los peruanos.

15. 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 a la propiedad del camino. Si la trasmision se hiciese en favor de extranjeros. se sujetarán éstos a las leyes del pais, sin poder emplear ningun recurso diplomático.

16. Las tropas, equipajes, los empleados civiles o militares que marchen en comision del servicio del Estado, así como las balijas del correo i sus conductores, se trasportarán gratis,

17. La Empresa formará sus reglamentos i tarifas i las someterá a la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlas.

18. Cualquiera línea podrá atravesar la de la Empresa, pero llenando todos los requisitos de seguridad i sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de las otras.

19. Ninguna línea podrá entregarse al tráfico público sin que sea previamente examinada i reconocida por los ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los que informarán acerca de su solidez i buena construccion para que el Gobierno dé el permiso correspondiente.

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.*

Pase al Ministerio de Hacienda para que, prévia aceptacion de los interesados, se otorgue la correspondiente escritura.

Comuníquese, rejístrese i publíquese.— Rúbrica de S. E.

SANTA MARÍA.

---

#### ANEXO N.º 4

*Lima, marzo 31 de 1876*

«Visto este expediente relativo a la propuesta que hace don  
« Juan Williamson para construir por su cuenta un ferrocarril  
« de sangre del puerto de Iquique al distrito central de la Pe-

«ña, i teniendo en consideracion que los señores Montero Her-  
 «manos *por la cláusula 28* del contrato celebrado con ellos so-  
 «bre el ferrocarril de Iquique a la Noria, gozan del derecho de  
 «preferencia para establecer cualquier camino de fierro en la pro-  
 «vincia de Tarapacá, *bajo las mismas condiciones que se pro-*  
 «ponga por otro *empresario*; que conforme a esa estipulacion  
 «se puso en conocimiento de Montero Hermanos la propuesta  
 «de Williamson para que *ejercitarse su derecho de preferencia que*  
 «en uso de ese derecho han pedido Montero Hermanos *subrogar-*  
 «se a Williamson en la propuesta que éste hizo; ofreciendo cons-  
 «truir el indioado camino bajo las mismas condiciones que Wi-  
 «lliamson ofreció; *se resuelve*: que se concede a Montero Herma-  
 «nos el *permiso solicitado por Williamson* para construir un ca-  
 «mino de fierro de mocion animal *desde el puerto de Iquique*  
 «hasta el distrito central de la Peña, bajo las mismas bases i  
 «condiciones propuestas por éste en su recurso de fojas cincuen-  
 «ta i ocho, que se insertará en la escritura que se otorgue, como  
 «parte esencial del contrato, añadiendo la de que si los conce-  
 «cionarios Montero Hermanos no comenzasen o no concluye-  
 «sen la obra en los términos estipulados quedará sin efecto es-  
 «ta concesion i *siu valor ninguno la preferencia que se les otorgó*  
 «en la citada contrata del ferrocarril de Iquique a la Noria, cu-  
 «zo derecho no podrán ejercitar en lo sucesivo,—Rúbrica de S. E.  
 «—SANTA MARIA.»

---

## ANEXO N.º 5

Prórroga solicitada por Montero Hermanos

Excmo. Señor:

Montero Hermanos, contratistas de los ferrocarriles de Tarapacá, ante V. E. respetuosamente espresamos: que con motivo de los *descubrimientos de nuevas salitreras al sur* de dicha provincia i de estarse trabajando otras *al norte de Zapiga*

i *Sal de Obispo*, las ramificaciones que estamos construyendo desde la Noria al sur i la que construiremos desde Zahiga i *Sal de Obispo* al norte, *tienen que estenderse hasta los expresados lugares*, recorriendo así una distancia de trescientas millas mas o ménos.

Esta circunstancia independiente de nuestra voluntad, aunque producida por el impulso que la industria salitrera ha tomado con las líneas férreas que hemos construido i las que estamos construyendo en Tarapacá, causa desde luego el inconveniente de que *el plazo de un año que V. E. nos habia concedido para hacer las ramificaciones de la Noria a la Peña, Negreiros, Sal de Obispo, i de Sal de Obispo a Pisagua, etc., sea del todo insuficiente para llevarlas hasta los lugares de la nueva explotacion.*

Como único medio de salvar este inconveniente, rogamos pues, a V. E. se digne concedernos el término de treinta meses mas, ofreciendo, como ofrecemos a V. E. *hacer de nuestra parte todos los esfuerzos posibles para que la obra quede terminada antes de dicho plazo.* De igual modo suplicamos a V. E. se sirva concedernos el derecho de hacer uso para los consumos de los trabajos i el de las locomotivas, de las aguas de propiedad pública que se encuentran en el trayecto de las líneas o en sus inmediaciones.

Como esta cláusula existe en los diferentes contratos de ferrocarriles celebrados hasta hoy, esperamos que V. E. no tendrá embarazo alguno para considerarla inserta en los nuestros.

Con tal objeto—

A V. E. pedimos se digne acceder al contenido de esta solicitud que se dirige a impulsar el ya creciente desarrollo de ese importante departamento de la República.

Lima, Abril 20 de 1872.

MONTERO HERMANOS.

## DECRETO SUPREMO

Lima, Abril 26 de 1872.

En consideracion a las razones espuestas por Montero Hermanos, empresarios de los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá, i a que el tiempo que se les prefijó para terminar las obras de que son concesionarios, no es suficiente para llevarlas a cabo, i ofreciendo por el presente recurso *prolongar las ramificaciones de las líneas principales* de Zapiga i Sal de Obispo, i de la Noria *hasta los lugares de nueva explotacion de salitre*; prorrógnese a *treinta meses mas el plazo* que se les concedió, a fin de que se pueda *concluir definitivamente las indicadas obras*.

Concédeseles así mismo permiso para proveerse del agua necesaria *de propiedad pública* se encuentra en el trayecto que recorren las líneas o sus inmediaciones para el consumo de los trabajadores i máquinas.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande adicionar con la presente resolucion las escrituras otorgadas a este respecto.

Comuníquese i publíquese.—Rúbrica de S. E.

SANTA MARIA.

---

ANEXO N.º 6.

Excmo. Señor:

Ednardo Lembcke, mandatario jeneral de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Perú, a V. E con todo respeto digo: que con el objeto de facilitar la resolucion de la peticion que he dirijido a V. E., sobre modificacion de las tarifas que actualmente rijen en los ferrocarriles de Tarapacá, paso a esponer algunos hechos i consideraciones que conviene estén en conocimiento de V. E.



La Compañía Nacional reconoce una deuda de £ 1.595,000 garantida con hipoteca i representada por bonos al portador emitidos en Europa i que ganan un interes de 7 % anual.

Una parte de esa deuda *fué contraida en 1372* i está reducida hoy a £ 745,000.

Otra parte *fué contraida en 1878* e importa £ 850,000.

El servicio de la primera deuda impone anualmente, segun el contrato, los siguientes gravámenes:

Por intereses de £ 745,000 .....	£ 52,150
Por amortizacion, anualidad fija ....	50,000
Por id. de £ 200,000 atrasadas.....	20,000
Comision de 1 % para los fideicomisarios.....	1,221 10
	<hr/>
	£ 123,371 10

El servicio de la segunda deuda importa:

Por intereses de £ 850,000 .....	£ 59,500
Por amortizacion aproximativamente.....	15,000
Por comisiones en Europa a razon de 1 %.....	745
Por sueldo de apoderado recaudador .....	1,500
Por timbres i gastos diversos .....	883 10
	<hr/>
Suma .....	£ 201,000

De lo espuesto resulta que la Compañía necesita £ 200,000 para atender al servicio de sus deudas en Europa; i como, segun los contratos vijentes, debe aplicarse a ese servicio el 50 % de las entradas brutas, por haberse calculado que los gastos jenerales de explotacion i conservacion absorverán el otro 50 %, es evidente que la explotacion de los ferrocarriles i el servicio de las deudas requiere un producto de £ 400,000 al año.

Si se agrega que el capital de los accionistas es de £ 1.200,000; que es justo asignar a ese capital siquiera un 5 % de interes; i que tambien lo es, asignarle otro 5 % a título de amortizacion, porque los ferrocarriles deben pasar a ser propiedad fiscal despues de ciertos plazos, se comprenderá que, obrando en equidad,

debe procurarse que la renta bruta de los ferrocarriles llegue a..... £ 520,000

Suma que se aplicará en la forma siguiente:

«A explotación i conservacion. ....»	£ 200,000»
A servicio de deudas.....	200,000
A dividendos de 5 %.....	60,000
A amortizacion, 5 % anual.....	60,000
	£ 520,000

Ahora bien, si V. E. encuentra fundado ese cómputo, encontrará tambien justificado el establecimiento de las tarifas antiguas, que gravaban cada quintal *con 1½ centavo de peso de plata por milla de ferrocarril.*

No puede estimarse en mas de seis millones de quintales la carga anual; ni en mas de 34 millas la distancia media entre las oficinas i el puerto: *esas bases darán un flete de 51 centavos por cada quintal i un producto de \$ 3.000,000 por 6.000,000 de quintales.*

Ese producto reducido a libras esterlinas, al cambio medio de 39 peniques por peso, representaría ménos de quinientas mil libras (£ 500,000).

Estando unido el interes de la industria salitrera a la subsistencia i buen servicio de los ferrocarriles; i siendo evidente que esa industria no podria desarrollarse sin la considerable economía que los ferrocarriles producen en los trasportes, creo firmemente que V. E. al resolver las cuestiones pendientes consultará la subsistencia de los ferrocarriles en condiciones equitativas; i por ello me permito,

Suplicar a V. E. con todo respeto, que se digne tener en cuenta esta esposicion, al pronunciarse sobre las peticiones que he tenido el honor de formular en mi solicitud anterior.

Es justicia, Exemo. Señor.

EDUARDO LEMBUKE.

Santiago, 16 de Mayo de 1881.

## ANEXO N.º 7

Solicitud de Campbell Jones i Ca. para que le permita la construcción de una vía férrea entre Agua Santa i Caleta Buena

Señor Delegado Fiscal:

Tomas Whitelegg, socio administrador i representante de Campbell Jones i Ca. en las salitreras de Tarapacá, ante US. respetuosamente espongo: que para impulsar la industria salitrera i habiendo establecido la oficina de Agua Santa, la casa que represento obtuvo de Montero Hermanos, concesionarios de los ferrocarriles de esta provincia, la construcción de un ramal que pusiera dicha oficina en comunicacion de la línea férrea de Pisagua a Sal de Obispo; pero para ésto afianzó a Montero Hermanos el importe de ese ramal, comprometiéndose a pagarlo, si no cubria con los fletes que proporcionara su costo de construcción.

Ese costo se ha cubierto con exceso, pero la empresa no ha llenado las exigencias de la oficina i la casa ha sufrido perjuicios graves a consecuencia de no poder trasportar sus productos al punto de embarque, teniendo que conservar grandes existencias de salitre en su oficina i viéndose obligada a suspender sus trabajos de elaboracion por falta de carbon.

Triste es, señor, que la irregularidad en el servicio de esa línea, despues de tener garantidos sus gastos de construcción, ocasione perjuicios de tal naturaleza, i destruya todos los cálculos del industrial que ha debido contar con ese medio de transporte para todas sus operaciones.

A parte de esto Montero Hermanos segun las concesiones que tienen del Gobierno Peruano, cobran los fletes en razon de la distancia, o sea a un tanto por milla i la oficina de Agua Santa, que dista solo 22 millas del mar, tiene que pagar en proporcion a 50½ millas, teniendo que hacer su tráfico por Pisagua. Este aumento de costo en el artículo que elabora, obligaria a suspender sus trabajos, si el precio del salitre desmejorare, hallándose en el mismo caso las otras oficinas de esa localidad; i el fisco sufrirá igual perjuicio, dejando de percibir el impuesto sobre un millon

de quintales de salitre, término medio de la producción anual de Agua Santa i oficinas adyacentes.

En vista de esto i en prevision del desarrollo que toma la industria, he resuelto construir de cuenta i costo de la sociedad que represento una línea férrea a locomoción animal, o sea un tranvía que una Agua Santa con Caleta Buena sobre cuya habilitación tengo hechas las gestiones correspondientes ante el Supremo Gobierno i que sirva para el transporte de los productos de esa oficina i de todas las otras de la misma localidad, con un costo que sostenga la industria aun en el caso de una baja en el precio del salitre.

Inútil sería ocuparse de las ventajas i utilidad que ese camino proporciona a una parte considerable de los salitreros i a los intereses Fiscales, fuera de las consideraciones jenerales en esa clase de empresas; pues debo recordar las concesiones que respecto de caminos de fierro en esta provincia se tienen hechas por el Gobierno del Perú a los señores Montero Hermanos,

Estas son la de 11 de Julio de 1868 para la construcción i explotación de un ferrocarril entre Iquique i la Noria, con privilejio esclusivo por 25 años, i que entre otras contiene la cláusula 27 que dice:

«La empresa tendrá la preferencia para establecer cualesquiera camino de fierro en la provincia de Tarapacá bajo las mismas condiciones en que se propongan por otros empresarios durante el término del privilejio.»

La segunda concesion es de 18 de Mayo de 1869 para la construcción del ferrocarril de Pisagua i Sal de Obispo, i tiene el mismo privilejio por 25 años, sin contener la cláusula arriba copiada.

Ultimamente en Octubre 26 de 1871 se hizo a Montero Hermanos la concesion para establecer ramificaciones de los ferrocarriles de Iquique i Pisagua a todas las demas oficinas de al provincia i para prolongar el ferrocarril de Iquique a la Noria hasta un punto de la frontera de Bolivia, i en esta concesion, cláusula 3.ª se dice:

«El Gobierno concede a la empresa para la explotacion de los mencionados ferrocarriles, privilegio esclusivo por 25 años, por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor o naturaleza de vía, entre las salitreras a donde se dirijan las ramificaciones i cualquier punto de la costa, o entre éste i la frontera de Bolivia, correspondiente a la provincia de Tarapacá.»

Por la cláusula 7.<sup>a</sup> se concede a Montero Hermanos el término de dos años para principiar los trabajos i de cuatro para su conclusion, i por la 20, el Gobierno podrá declarar caduca la concesion, siempre que no se comiencen las obras en los plazos estipulados o se suspendan los trabajos durante un año.

La caducidad de esta concesion no puede ser mas manifiesta, puesto que si se han construido algunas ramificaciones, no se han hecho las principales, i la prolongacion del ferrocarril a la frontera de Bolivia no se ha intentado siquiera en los diez años trascuridos desde la concesion. El Gobierno debe pues en virtud del derecho que se reservó en la cláusula 20 declarar esa caducidad.

Hecho esta declaracion propongo construir el tranvia entre la oficina de Agua Santa i Caleta Buena bajo las bases i condiciones anexos:

Tal es la propuesta que me permito hacer por el digno órgano de US. i que, si el Supremo Gobierno lo cree necesario, mandará poner en conocimiento del representante de Montero Hermanos, para que espese si hace uso o nó del derecho a que se refiere la cláusula 28 de la concesion de 11 de Julio de 1868.

Para conseguir mi objeto,

A US. pido se sirva elevar esta solicitud al Supremo Gobierno con el informe que la Delegacion Fiscal se digne espedir en ella i a fin de que se me conceda el permiso que solicito para la construccion de esa obra, cuya importancia para la industria i el Fisco no pueden desconocerse.

Es gracia.

TOMAS D. WHITELEGG.

## ANEXO N.º 8

Informe del señor jefe político don Antonio Alfonso, sobre la solicitud de Campbell, Jones i Ca. para construir un tranvia que una Agua Santa con Caleta Buena.

*Iquique, Junio 6 de 1881.*

Señor Ministro:

Los depósitos salitralos de este territorio hasta el presente reconocidos i explotados, forman una faja angosta en la direccion oriente a poniente, i de mucha estension de norte a sur, es decir paralelos a la costa.

El ferrocarril de Pisagua hace el servicio de las oficinas de mas al norte, desde Jaspampa a Agua Santa, encontrándose esta última en la milla  $50\frac{1}{2}$ .

El flete por el ferrocarril es relativo a la distancia que recorre, por cuya razon las oficinas distantes procuran dar salida a su produccion por las caletas mas inmediatas, de ahí la habilitacion de las caletas de Junin, Mejillones i Molle.

El salitre no puede soportar un flete mui pesado.

Los ferrocarriles de Pisagua e Iquique, de ancha vía, fuertes gradientes i material pesado, fueron de costosa construccion i son actualmente de explotacion dispendiosa, i ademas, *el material rodante del ferrocarril de Pisagua es tan insuficiente que queda sobrante en las oficinas de aquella vía una gruesa cantidad de satitre*; en la de Agua Santa quedaron a fines de Enero del presente año 112,000 quintales, en Febrero la misma cantidad, en Marzo 114,000 quintales, en Abril 135,000 quintales i en Mayo 134,000 quintales, sin que sea posible bajar al puerto esa cantidad por la falta indicada. Esta situacion es mui perjudicial a los industriales i al fisco.

Para esas consideraciones i otras que seria ocioso espresar, esta Delegacion estima que la solicitud de los señores Campbell, Jones i C.<sup>ª</sup> debe ser atendida por el Gobierno procurándole todas las facilidades de que se pueda disponer.

Construida una vía como la que se propone hacer la casa de Campbell, Jones i C.<sup>ª</sup> seria un buen ejemplo adoptable en cantones situados en posiciones análogas a las en que se encuentra Agua Santa.

Dios guarde a V. S.

ANTONIO ALFONSO.

ANEXO N.º 9

Informe del Jefe Político de Tarapacá don Rafael Muñoz

*Iquique, setiembre 6 de 1884.*

Señor Ministro:

Inmediatamente despues que tuve el honor de recibir su estimable nota de 25 de agosto último, núm. 271, hice llamar al señor Griffin, representante de los acreedores hipotecarios ingleses de los ferrocarriles de Tarapacá i despues de haberle dado lectura de ella, entramos largamente a discertaciones i consideraciones sobre su contenido i mui principalmente sobre la conveniencia de los acreedores ingleses de mostrarse complacientes con el Gobierno chileno, que anhelaba implantar en este territorio una nueva era de orden, de trabajo i de progreso.

Le manifesté que segun informes que he recibido, no seria difícil al Gobierno chileno encontrar sobradas i mui buenas razones para no reconocer, al ménos en la estension que se desea atribuirle, el privilejio de que gozan respecto a ferrocarriles los señores Montero, *que no han cumplido por su parte mui importantes obligaciones contraidas, i que es sabido están en imposibilidad de cumplir.*

Traté de hacerle comprender que el privilejio de ser los únicos que puedan construir ferrocarriles en este Territorio, entraña necesariamente la obligacion de hacerlos donde las crecientes nece-

sidades de la industria los reclamen, i que el único juez que puede juzgar i decidir sobre el particular es el Gobierno. Que, en consecuencia, declarada la necesidad i conveniencia de esa nueva vía, *lo único a que tienen derecho los señores Montero, es a reclamar preferencia para ejecutarla ellos en las mismas condiciones para el Estado i para la industria que lo pretenden Campbell Jones i C.<sup>a</sup>*

El señor Griffin, tanto por su poco conocimiento, verdadero o aparente, de nuestro idioma, cuanto porque así le convenia, se mantuvo jeneralmente reservado, protestando sí, una i mil veces su gran deseo de complacer al Gobierno chileno.

Cuando ví que no se podia avanzar mas, puse término a la conferencia i Griffin me pidió copia de la nota, prometiéndome remitirme por escrito las observaciones que le sugiriera.

Hoi me pasó la que tengo el honor de adjuntarle.

Dios guarde a US.

RAFAEL MUÑOZ.

---

## ANEXO N.º 10

Informe de la comision del Senado

Honorable Cámara:

Don Rafeal Gana Cruz i don Ednardo Délano se han presentado separadamente a V. E. solicitando permiso, el primero para la construccion de un ferrocarril que partiendo de cualquier punto de la costa entre Iquique i Pisagna se dirija a la salitrera de Huara, con facultad de prolongarlo hasta la frontera de Bolivia, i el segundo para construir i esplotar otra línea férrea cuyo punto de partida en la costa esté entre Chipana i Patillos i se dirija a la salitrera de Lagunas. Don Nicolas Linnich, como representante de la Compañía de los ferrocarriles salitreros limitada de Tarapacá, *se ha opuesto a ambas solicitudes i a cualquiera*



otra que pueda presentarse para construir ferrocarriles desde la costa de Tarapacá hacia las salitreras, fundando su oposicion en que todas esas solicitudes son contrarias a los privilejios concedidos a la compañía que representa i de los que está en posesion hace muchos años.

Esta cuestion no es nueva: varias peticiones para construir ferrocarriles en Tarapacá se presentaron al Poder Ejecutivo durante el curso de la guerra con el Perú, i todas ellas tuvieron la misma oposicion que ahora de parte de la Compañía de ferrocarriles salitreros, fundándose tambien en los mismos antecedentes. La gravedad de este asunto, cuya decision puede decirse que envolvia la del porvenir de la provincia de Tarapacá i la de cuantiosos intereses que ella podía hacer desaparecer, hizo ver al Gobierno la necesidad que habia de proceder con la mayor cautela, i para ilustrarse sobre su resolucion nombró una Comision de tres miembros del Senado i cinco de la Cámara de Diputados, a fin de que informasen sobre el asunto e indicaran al Gobierno el camino que deberia seguirse.

De los ocho miembros de la comision, solo seis informaron, i al hacerlo se dividieron en dos opiniones que presentaron por separado, suscribiendo un informe los tres miembros del Senado i el otro igual número de señores Diputados, salvo algunas discordancias sobre que informó por separado uno de ellos.

Estos informes dados por personas cuya alta posicion i reconocidas luces debe ser una garantía de imparcialidad i competencia, son el dato principal que vuestra comision ha consultado para el despacho del presente asunto, i sin perjuicio de estadiar i tomar en cuenta los demas antecedentes que han sido sometidos a su consideracion.

Tres son los privilejios que el Gobierno del Perú, autorizado por la lei de 8 de noviembre de 1864, otorgó a Montero Hermanos, sobre la construccion de ferrocarriles salitreros en Tarapacá, i aunque para los objetos del presente informe seria talvez suficiente consignar solo las disposiciones contenidas en el tercero de esos títulos, la comision ha creido que para mayor claridad era preferible presentar un extracto de todo ellos.

1.<sup>a</sup> CONCESION*Ferrocarril de Iquique a la Noria*

Por decreto de 11 de julio de 1868 se concedió a Montero Hermanos privilejio esclusivo para construir i esplotar un ferrocarril desde el puerto de Iquique a las saliteras de la Noria, en la provincia de Tarapacá. Este privilejio duraría 25 años, contados desde que la línea fuera entregada al tráfico, quedando ésta 40 años mas como propiedad de los concesionarios i pasando despues al dominio del Estado, sin gravámen para éste. (Cláusulas 1.<sup>a</sup> i 4.<sup>a</sup>).

La obra debia comenzarse dentro de seis meses, desde que fuese entregado a los concesionarios el trazo definitivo, i concluirse dentro de treinta despues de haberse principiado. (Cláusula 25).

Fuera de este privilejio, i por el mismo decreto de 1868, se concedió tambien a los empresarios *derecho de preferencia*, mientras aquél durase, para construir *cualquier* camino de fierro en la provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones a que se sometieren otros proponentes. Si la línea privilegiada no se principiaba i terminaba dentro de los plazos fijados, el Gobierno podía declarar caduca la concesion; i si principados los trabajos se interrumpian durante un año, la caducidad se producía de hecho; no habria tal caducidad si la causa del retardo fuese un caso fortuito o fuerza mayor. (Cláusulas 25, 26, 28 i 30).

Montero Hermanos podian trasferir sus derechos con aprobacion del Gobierno; i si la transferencia se hiciere en favor de estranjeros, se sujetarian éstos, en todo lo relativo a los negocios transferidos, a las leyes del pais, sin que, en ningun caso, pudieran hacer uso de recursos diplomáticos. (Cláusula 16).

Los fletes *no excederian* de  $1\frac{1}{2}$  centavos por quintal i por milla, etc. (Cláusula 13).

2.<sup>a</sup> CONCESION*Ferrocarril de Pisagua*

Por decreto de 18 de mayo de 1869 se concedió a Montero Hermanos privilejio esclusivo para construir i esplotar el ferrocarril de Pisagua a Zapiga i Sal de Obispo, i demas salitreras del norte de la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra i Negreiros al sur, *con las ramificaciones que fueren necesarias.*

Este privilejio durará 25 años, pudiendo el concesionario conservar la propiedad de la línea por 60 años mas, entregándose despues al dominio del Gobierno sin der cho a exijir por esto remuneracion alguna. (Cláusula 1.<sup>a</sup>, página 53 del cnaderno de documentos).

Bajo la pena de caducidad, que tendria derecho de declararla el Presidente de la República, debian principiarse los trabajos dentro de seis meses *despues de otorgada la escritura* i no interrumpirse durante un año; habria tambien caducado el privilejio si no se terminaba la obra treinta meses despues de principiada, *todo salvo casos fortuitos o fuerza mayor.* (Cláusula 3.<sup>a</sup>).

Las tarifas de fletes i pasajes, i las formalidades i condiciones con que se haría la transferencia a otras personas de los derechos de los concesionarias, faeron las mismas estipuladas en la concesion de 1868.

3.<sup>a</sup> CONCESION*Ramificaciones de la Noria i prolongacion de esta línea hasta la frontera de Bolivia*

Por decreto supremo de 26 de octubre de 1871 se declaró que Montero Hermanos quedaban comprometidos a construir las líneas férreas de ramificacion necesarias para unir la Noria con las demas oficinas salitreras de Tarapacá i la prolongacion de la línea principal hasta la frontera de Bolivia, debiendo ponerse pre-

viamente de acuerdo con el Gobierno de esta Nación acerca del punto de dicha frontera a que se dirijiria el ferrocarril, i a ponerlo en conocimiento del Gobierno del Perú para su aprobacion. (Cláusula 1.ª i 6.ª).

Se concedió a la empresa privilejio esclusivo por veinticinco años para la explotacion de esas líneas, que deberian pasar a ser propiedad del Estado despues de noventa i nueve años. En cuanto al alcance de ese privilejio, se hizo la siguiente declaracion: «durante dicho término (de veinticinco años) no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor o naturaleza de la vía, 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». (Cláusula 3.ª).

Un mes despues de otorgada la escritura debian comenzarse los trabajos de las ramificaciones i terminarse en un año desde que principiarian. La línea a la frontera boliviana tenia dos años de plazo para lo primero i cuatro para lo segundo, contados, como en el caso de las ramificaciones, desde el otorgamiento de la escritura. (Cláusulas 4.ª i 7.ª).

*«El Gobierno podia dec larar caduca esta concesion de propia autoridad i sin mas tramite, siempre que no se comenzasen las obras en los plazos estipulados o se suspendieren los trabajos durante un año; todo salvo casos fortuitos o de fuerza mayor.»* (Cláusula 20.)

Como en las otras dos concesiones anteriores, la Empresa podia transferir sus derechos con las condiciones i precauciones en ellas espresadas. (Cláusula 15.)

En este ferrocarril, a diferencia de los otros de que hemos hecho relacion, se dejaba al Gobierno la facultad de modificar las tarifas de acuerdo con la Empresa. (Cláusula 17.)

Los solicitantes están conformes en aceptar la validez i vijencia de los dos primeros privilejios otorgados por el Gobierno del Perú a Montero Hermanos, i, por lo tanto, ámbos hacen presente en sus solicitudes que renunciarán a ellos si los privilegiados quieren hacer uso del derecho que tienen para ser preferidos en la construccion de los ferrocarriles que solicitan bajo las condiciones que ellos proponen.

Pero no sucede lo mismo respecto del tercer privilegio que Montero Hermanos obtuvo en 1871, i por el que quedó establecido que durante los veinticinco años que debia subsistir no podia construirse ferrocarril alguno entre las salitreras a donde se dirijian las ramificaciones que Montero Hermanos estableciera i en cualquier punto de la costa, o entre ésta i la frontera de Bolivia, correspondiente a la provincia de Tarapacá. Los solicitantes sostienen que este privilegio ha caducado por no haberse establecido o terminado las ramificaciones que los privilegiados estaban obligados a hacer de la línea de la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, i, sobre todo, por no haberse iniciado siquiera la prolongacion de la línea de la Noria a la frontera de Bolivia.

Por su parte, el representante de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarapacá sostiene que el privilegio de 1871 está vijente, porque si bien es cierto que no están terminadas las ramificaciones del ferrocarril de la Noria con las demas salitreras, ello ha provenido de haberse visto imposibilitada la Compañía por fuerza mayor para realizarlo, con motivo de las disposiciones espeditas por el Gobierno del Perú en 1873 i 1875, sobre estanco i espropiacion de las salitreras, las que cambiaron por completo las bases de la industria del salitre i llegaron a hacer imposible el saber de un modo definitivo a qué salitreras debia proveerse de líneas férreas.

En cuanto a la prolongacion del ferrocarril de la Noria a la frontera de Bolivia, el representante de la Compañía reconoce el hecho de no haberse iniciado hasta ahora su trabajo; pero sostiene que esa circunstancia no puede perjudicar a la Compañía por cuanto ésta, al adquirir los derechos de Montero Hermanos a los ferrocarriles de Iquique a la Noria i de Pisagua a Sal de Obispo i de prolongar el primero hasta unirlo con todas las salitreras de Tarapacá, no tomó sobre sí la obligacion de prolongar el ferrocarril de la Noria a la frontera de Bolivia ni la línea de Patillos a Lagunas, que quedaron siendo de cuenta de Montero Hermanos, por lo que no cree que sea justo que la falta de cumplimiento de éste en la parte del contrato que se renovó venga a perjudicar a la Compañía, que ha cumplido por la

suya en la forma que le ha sido posible las obligaciones que tomó a su cargo.

*En los dos informes pasados al Supremo Gobierno por los señores miembros del Congreso, todos ellos están acordes en reconocer que el contrato de 1871 ha caducado a causa de no haberse iniciado los trabajos de prrlongacion de la línea de la Noria a Bolivia; i en rechazar la alegacion de la Compañía de Ferrocarriles que pretende que esa falta de cumplimiento de Montero Hermanos no le afecta a ella misma, por cuanto esa alegacion con que la Compañía quiere escepcionarse supone el hecho de que el contrato celebrado por el Gobierno del Perú con Montero Hermanos no hubiera sido uno solo o se hubiera dividido por consentimiento del Gobierno, lo que jamas ha sucedido. Pero si todos los señores informantes están conformes sobre el hecho de que el contrato ha caducado, esa conformidad de opiniones desaparece una vez que llegara a fijar la autoridad que debe declarar la caducidad. Los tres señores Senadores informantes creen que esa declaracion corresponde a los tribunales de justicia, mientras que los señores Diputados que firman el otro informe son de parecer que es el Supremo Gobierno quien debe declarar la caducidad del privilejio de 1871, por estar así espresamente estipulado en la cláusula 20 del contrato respectivo.*

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.ª 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 creyere que esa resolucion del Gobierno vulneraba su derecho.

La Comision no ha podido comprender *cuál seria el fin útil a que pudiera arribarse si se ocurriese a los tribunales para que declarasen la caducidad del contrato de 1871. Sin duda que eso*

debiera hacerse si el contrato dijese que la caducidad se producía *de facto* por el hecho de que Montero Hermanos no llevasen a cabo las obras en los plazos estipulados, o si en él se estableciese que habría el derecho de pedirla en caso que eso sucediera; pero no se concibe el resultado que se perseguiría, provocando la acción de los tribunales para que declarasen la caducidad, *cuan-do en la cláusula 20 del mismo contrato está establecido expresamente* que si Montero Hermanos no iniciasen los trabajos en cierto plazo o si los suspendiesen por un término dado, *el Gobierno podría declarar caduca la concesion de su propia autoridad i sin mas trámite*, palabras que, a juicio de la Comision, están demostrando que *la voluntad de las partes al redactar esa cláusula del contrato, fué dejar claramente establecido que la declaracion de caducidad seria potestativa del Gobierno*, es decir, una medida de administracion que podría tomar si sucediese que las obras no se iniciasen o se suspendiesen como se había previsto. Los contratantes han resuelto, pues, por si mismos quién debe declarar la caducidad; i en tal situacion seria inoficioso recurrir a los tribunales con ese objeto.

No se concibe, pues, cuál pudiera ser el objeto práctico que el Gobierno tuviese para ocurrir a la justicia ordinaria pidiendo la caducidad del contrato de 1871. Esta consideracion, unida a lo que tan claramente espresa el contrato mismo, es lo que ha hecho comprender a la Comision que la declaracion de caducidad tiene que ser por necesidad una medida administrativa; i como mientras ella no se dicte no es posible dar curso a las solicitudes pendientes, la Comision ha creido que debía poner en conocimiento de V. E. las circunstancias que embarazan su despacho, a fin de que pueda tomar la resolucion que considere conducente a facilitarlo.

Vuestra Comision se ha abstenido de tomar en cuenta en este informe las razones que se alegan para demostrar que es contrario a la conveniencia pública permitir el establecimiento de nuevos ferrocarriles en el territorio de Tarapacá. Ella ha creido que esa cuestion, que en realidad es sumamente grave, solo será oportuno dilucidarla cuando se trate de dar curso a las solicitudes pendientes sobre ferrocarriles de Tarapacá.

Antes de terminar, vuestra Comision cree conveniente hacer constar, que al tomar en cuenta la oposicion que el representante de la «Compañía de ferrocarriles salitreros limitada» ha hecho a las solicitudes de los señores Gana i Délano, no ha entendido que por ello reconoce la personería que esa Compañía tenga para representar los derechos de Montero Hermanos, cuestion que, segun parece, está aun por resolverse.

Sala de la Comision, 22 de Agosto de 1884.—FRANCISCO PUELMA.—RAMON GUERRERO.—JOSÉ A. VALDES MUNIZAGA.»

### ANEXO N.º 11

Esportacion de salitre de Tarapacá desde 1870 hasta 1883 en quintales españoles

AÑOS	QUINTALES	TOTALES POR DECENIOS
1870.....	2.943,413	
1871.....	3.605,906	
1872.....	4.786,914	
1873.....	6.273,767	
1874.....	5.583,260	
1875.....	4.688,836	
1876.....	4.133,224	
1877.....	4.580,356	
1878.....	5.925,191	
1879.....	2.137,704	44.656,941
1880.....	2.639,496	
1881.....	4.612,842	
1882.....	8.263,515	
1883.....	10.759,031	26,274,884
TOTAL JENERAL.....		



## ANEXO N.º 12

Concesion Pickering i Orihuela. Caducidad del contrato Costas i Pzet.

Lima, Mayo 27 de 1864.

Sin embargo de conocer el Gobierno la utilidad que reportaria la industria nacional de la provincia de Tarapacá con la construcion del ferrocarril de Iquique, cuya obra solicitan don José Pickering i el diputado don Avelino Orihuela, no puede por ahora conceder su garantía por mas del millon setecientos mil pesos que el Congreso señaló a la empresa por lei de 28 de Noviembre de 1862, ni garantizar otro interes por esa suma que el 6 por ciento conforme a la resolucion legislativa citada. Los interesados en la obra pueden ocurrir a las camaras para solicitar el aumento que piden en el capital que ha de invertirse, así como que se estienda a dicho capital la garantía del cinco por ciento concedida a otros ferrocarriles.

Por lo demas, teniendo en consideracion que la concesion otorgada a don José Maria Costas i don Federico Pezet ha *caducado por haber trascurrido con exceso el plazo que se les señaló para principiar la obra, acéptasele la propuesta* de los señores don José Pickering i don Avelino Orihuela, i en consecuencia se les *trasmite* todos los derechos que se concedió a aquéllos en el supremo decreto de 1.º de Noviembre de 1860, con las modificaciones que indican, debiendo correr el término para que comiencen la obra únicamente desde la fecha en que el Congreso resuelva el punto relativo al capital i garantía.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.

ZEGARRA.



